CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
12-01-2019
RAAD VAN STATE
WETGEVING

62819/4

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Navigation

Avant-projet de loi introduisant le Code belge de la navigation

PHILIPPE, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition du Premier Ministre, du Vice-Premier Ministre en ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, du Vice-Premier Ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, du Vice-Premier Ministre et ministre de l'Agenda numérique, du Vice-Premier Ministre et ministre des Affaires étrangères, du Ministre de la Justice, de la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, du Ministre des Pensions, du Ministre des Finances, de la Ministre de l'Energie et de l'Environnement, du Ministre de la Défense, de la Ministre du Budget, du Ministre de la Mobilité, du Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME, du Secrétaire d'État l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, du Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et à la Mer du Nord et de la Secrétaire d'État à la Politique scientifique

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Scheepvaart

Voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek

FILIP, Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van de Eerste Minister, van de Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, van de Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, van de Vice-eersteminister en minister van Digitale Agenda, van de Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, van de Minister van Justitie, van de Minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, van de Minister van Pensioenen, van de Minister van Financiën, van de Minister van Energie en Leefmilieu, van de Minister van Defensie, van de Minister van Begroting, van de Minister van Mobiliteit, van de Minister van Middenstand, Zelfstandigen en KMO's, van de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, van de Staatssecretaris voor Bestrijding van sociale Fraude en Noordzee en van de Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

63004/4 Cf. 62.819/4

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
19-02-2019
RAAD VAN STATE
WETGEVING

Le Premier Ministre, le Vice-Premier Ministre en ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, le Vice-Premier Ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, le Vice-Premier Ministre et ministre de l'Agenda numérique, le Vice-Premier Ministre et ministre des Affaires étrangères, le Ministre de la Justice, la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, le Ministre des Pensions, le Ministre des Finances, la Ministre de l'Energie et de l'Environnement, le Ministre de la Défense, la Ministre du Budget, le Ministre de la Mobilité, le Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME, le Secrétaire d'État l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, le Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et à la Mer du Nord et la Secrétaire d'État à la Politique scientifique sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit :

De Eerste Minister, de Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, de Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de Vice-eersteminister en minister van Digitale Agenda, de Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Justitie, de Minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, de Minister van Pensioenen, de Minister van Financiën, de Minister van Energie en Leefmilieu, de Minister van Defensie, de Minister van Begroting, de Minister van Mobiliteit, de Minister van Middenstand, Zelfstandigen en KMO's, de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude en Noordzee en de Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

CHAPITRE 1 : DISPOSITION GENERALE

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

CHAPITRE 2 – LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Art. 2. Les dispositions suivantes forment le Code belge de la Navigation :

Code belge de la Navigation

LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Titre 1 – Notions

Art. 1.1.1. Sources de droit de la navigation

§ 1. 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

HOOFDSTUK 1 - ALGEMENE BEPALING

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

HOOFDSTUK 2 - HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Art. 2. De hiernavolgende bepalingen vormen het Belgisch Scheepvaartwetboek:

Belgisch Scheepvaartwetboek

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Titel 1 – Begrippen

Art. 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° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952": het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen

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 ;

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 et à laquelle la loi du [...] 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;

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 ;

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 mars 2001 et à laquelle la loi du 12 juillet 2009 a porté assentiment ;

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;

3° "Aanvaringsverdrag 1910": het Internationaal Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige 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 en waarmee ingestemd bij de wet van [...];

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;

7° "Avarij-Grosse Regels IVR": de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 7.1.4, § 3;

8° "Bergingsverdrag 1989": het Internationaal Verdrag inzake de berging, opgemaakt te 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;

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 ;

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 et à laquelle la loi du [...]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 ;

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 ;

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;

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 en waarmee ingestemd bij de wet van [...];

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;

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;

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 ;

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 ;

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 ;

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, conclue 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

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;

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;

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;

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,

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 ;

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 relatif à 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 ;

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 et d'autres matières, faite à Londres le 13 novembre 1972 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984 ;

32° « le Protocole LC » : le Protocole 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 ;

34° « le Protocole LL 1988 » : le Protocole de 1988 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

opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971;

26° "INTERVENTION-Protocol": het Protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie, 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;

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;

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 zee door het storten van afval en vuil, opgemaakt te Londen op 13 november 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;

32° "LC-Protocol": het Protocol 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;

34° "LL-Protocol 1988": het Protocol van 1988 bij 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 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976,

11 avril 1989 et modifiée par le Protocole de Londres du 2 mai 1996, 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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 2002 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 ;

goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996, 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;

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;

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;

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;

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 2002;

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° « 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 ;

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 ;

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 ;

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 et la coopération dans une structure de Garde côtière et auquel la loi du 4 avril 2006 a porté assentiment ;

51° « la Convention SAR » : la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, 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 ;

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;

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;

49° "Regels van York en Antwerpen": de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 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;

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 conservatoir beslag op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 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 [...] a porté assentiment ;

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 [...];

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° "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° « 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° "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° « 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° "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° « 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° "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° « 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° "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° « la Convention sur les navires d'État 1926 » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'État, faite à Bruxelles le 10 avril 1926 et approuvée par la loi du 20 novembre 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° « le Protocole sur les navires d'État 1934 » : le Protocole additionnel à la Convention sur les navires d'État 1926, fait à Bruxelles le 24 mai 1934;

60° "Staatsschepenprotocol 1934": het Additioneel Protocol bij het Staatsschepenverdrag 1926, opgemaakt te Brussel op 24 mei 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

61° "STCW-Verdrag": het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, opgemaakt te

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 [...] 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 ;

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.

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 :

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.

Art. 1.1.2. Autorités

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « OMI » : l'Organisation maritime internationale, créée en vertu de la Convention de l'OMI ;

2° « l'autorité compétente » : la partie de l'autorité fédérale compétente pour les matières réglementées par le présent code ou en vertu de celui-ci, et désignée à cette fin par le Roi ;

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 [...];

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;

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.

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:

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.

Art. 1.1.2. Overheden

In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° "IMO": de Internationale Maritieme Organisatie, opgericht krachtens het IMO-Verdrag;

2° "de bevoegde overheid": het onderdeel van de federale overheid dat bevoegd is voor de door of krachtens dit wetboek geregelde aangelegenheden en dat daartoe door de Koning wordt aangeduid;

3° « le Registre naval belge » : le service central de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est chargé en particulier de l'enregistrement des navires et de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ainsi que de la publication de droits sur les navires;

4° « Contrôle de la navigation » : la partie de l'autorité fédérale chargée en particulier des tâches d'exécution et d'application fixées dans le présent code, et désignée en à cette fin par le Roi ;

5° « les contrôleurs de la navigation » : les membres du personnel du Contrôle de la navigation ;

6° « la Police de la navigation » : l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ;

7° « MIK »: le Carrefour d'Information Maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération Garde côtière.

Art. 1.1.3. Navires

§ 1. Dans le présent code, l'on entend par :

1° « navire » : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans déplacement, 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 or 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 ;

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

3° "het Belgisch Scheepsregister": de centrale dienst van het directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die in het bijzonder belast is met de registratie van zeeschepen en de teboekstelling van binnenschepen en met de openbaarmaking van rechten op schepen;

4° "de Scheepvaartcontrole": het onderdeel van de federale overheid dat in het bijzonder belast is met de in dit wetboek vastgestelde uitvoerings- en handhavingsopdrachten en dat daartoe door de Koning wordt aangeduid;

5° "de scheepvaartcontroleurs": de personeelsleden van de Scheepvaartcontrole;

6° "de Scheepvaartpolitie": de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;

7° MIK : het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.

Art. 1.1.3. Schepen

§ 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 water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievaartuigen;

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;

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

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 ;

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 ou qui, à un quelconque moment pertinent pour la matière concernée, est utilisé effectivement dans les eaux maritimes;

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 » : tout navire qui n'est pas un navire de mer, y inclus un navire estuaire ;

10° « navire estuaire » : un navire 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 en mer 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 :

a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite ;

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;

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 of dat op enig voor de betrokken aangelegenheid relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren wordt gebruikt;

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": elk schip dat geen zeeschip is, met inbegrip van een estuair schip;

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;

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;

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) 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) les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure ;

c) de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen;

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° "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) leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi ; ou

a) hun aanwezigheid aan boord is opgelegd door of krachtens de wet; of

b) ils peuvent être reconnus comme tels en raison de leur forme ; ou

b) zij door hun vorm als zodanig zijn te herkennen; of

c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire ;

c) zij nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip;

14° « à bord » : sur ou dans le navire, ou ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre ;

14° "aan boord": op of in het schip of zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal;

15° « navire belge » et « navire de mer belge » : respectivement, un navire et un navire de mer autorisé à battre pavillon belge ;

15° "Belgisch schip" en "Belgisch zeeschip": een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

16° « navire étranger » et « navire de mer étranger » : respectivement, un navire et navire de mer autorisé à battre pavillon d'un autre État que la Belgique ;

16° "vreemd schip" en "vreemd zeeschip": een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is een andere dan de Belgische vlag te voeren;

17° « navire public belge » : un navire ou bateau public dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge ;

17° "Belgisch overheidsschip": een schip waarvan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;

18° « navire de souveraineté belge » : un navire ou bateau utilisé exclusivement par une personne morale de droit public belge pour le chef de l'État, à des fins militaires, de justice ou de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de sauvetage de vies humaines ou de prévention ou de lutte contre la pollution environnementale ;

18° "Belgisch gezagsschip": een schip dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon uitsluitend wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer, beveiliging, de redding van mensenlevens of de voorkoming of de bestrijding van milieuverontreiniging;

19° « navire public étranger » : un navire ou bateau appartenant à un État étranger ou exploité ou affrété par lui ;

19° "vreemd overheidsschip": een schip dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;

20° « navire de souveraineté étranger » : un navire de guerre, yacht d'État, navire de surveillance, bateau-hôpital, navire auxiliaire, navire de ravitaillement et autre navire appartenant à un État 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 titre 5 du livre 2 ;

22° « navire de guerre belge » : un navire souveraineté belge répondant à la definition de l'article 29 de la Convention des NU sur le droit de la mer .

§ 2. Les définitions visées au § 1er, 12° et 13°, valent également vis-à-vis des navires en construction.

§ 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 § 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 § 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 § 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 ;

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.

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 titel 5 van boek 2 geregelde scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheken;

22° « Belgisch oorlogsschip » : een Belgisch gezagsschip dat beantwoordt aan de definitie van artikel 29 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 2. De begripsomschrijvingen bedoeld in § 1, 12° en 13° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.

§ 3. De Koning kan:

1° zaken die overeenkomstig § 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 § 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 § 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;

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. 1.1.4. Eaux

Dans le présent code, l'on entend par :

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 àux eaux intérieure ;

2° « eaux belges » : les zones maritimes belges, les eaux de mer belges et les eaux intérieures 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 :

- 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 ;

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 ;

4° « eaux maritimes belges » : les eaux publiques suivantes;

a) la mer territoriale belge ;

b) les ports situés sur le littoral belge ;

c) l'Escaut maritime inférieur ;

Art. 1.1.4. Wateren

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;

2° "Belgische wateren": de Belgische maritieme zones, de Belgische zeewateren en de Belgische binnenwateren;

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:

- 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;

- 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

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 zeewateren": de volgende openbare wateren:

a) de Belgische territoriale zee;

b) de langs de Belgische kust gelegen havens;

c) de Beneden-Zeeschelde;

d) les ports situés sur l'Escaut maritime inférieur, dont le port d'Anvers, en ce compris le Waaslandhaven ;

e) la partie belge du canal de Gand à Terneuzen ;

f) les ports situés sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen, dont le port de Gand ;

g) le canal de Bruges à Zeebrugge ;

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.

Art. 1.1.5. Armateurs

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire » : la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire ;

2° « armateur » : la personne physique ou morale qui exerce la gestion nautique ;

3° « gestion nautique » : la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire ;

4° « usager de navires » : tout détenteur d'un droit réel ou personnel qui, pendant un certain temps, donne droit à l'usage d'un navire ou d'une partie d'un navire, à l'exception des armateurs, des affréteurs au voyage et des parties impliquées dans ou ayants droit sous un contrat de transport ;

5° « copropriété quirataire » : la propriété d'un navire qui appartient de façon indivisible à diverses personnes qui possèdent chacune une ou plusieurs quirats ;

6° « copropriétaire quirataire» : tout propriétaire d'un navire en copropriété quirataire ;

7° « quirat » : la plus petite part d'une copropriété quirataire appartenant à un copropriétaire quirataire.

d) de langs de Beneden-Zeeschelde gelegen havens, waaronder de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven;

e) het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen;

f) de langs het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen gelegen havens, waaronder de haven van Gent;

g) het kanaal van Brugge naar Zeebrugge;

5° "Belgische binnenwateren": de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren.

Art. 1.1.5. Reders

In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° "scheepseigenaar": de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;

2° "reder": de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die het rederschap uitoefent;

3° "rederschap": het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan;

4° "scheepsgebruiker": elke houder van een zakelijk of persoonlijk recht dat gedurende een bepaalde tijd recht geeft op het gebruik van een schip of een deel van een schip, met uitzondering van reders, reisbevrachters en partijen bij en rechthebbenden onder een vervoerovereenkomst;

5° "scheepsmede-eigendom": de eigendom van een schip dat onverdeeld toebehoort aan verscheidene personen die elk één of meer scheepsaandelen bezitten;

6° "scheepsmede-eigenaar": elke eigenaar van een schip in scheepsmede-eigendom;

7° "scheepsaandeel": elk kleinste deel van de scheepsmede-eigendom dat een scheepsmede-eigenaar toebehoort;

8° agent maritime " : la personne physique ou morale mandatée pour représenter l'armateur en Belgique.

Art. 1.1.6. Personnes embarquées

§ 1. Dans le présent code, l'on entend par :

1° « commandant » : toute personne à qui le commandement du navire ou bateau a été confié ou qui exerce en fait et de façon légitime ce commandement;

2° « capitaine » : le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêcherie ou pour la navigation de plaisance non commerciale ou non professionnelle ;

3° « homme d'équipage » : toute personne qui, soit en vue de l'exécution d'un contrat d'engagement maritime, soit en tant qu'indépendant, soit en une autre qualité, effectue des activités à bord d'un navire ;

4° « membre d'équipage » : tout homme d'équipage lié par un contrat d'engagement maritime;

5° « contrat d'engagement maritime» : le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord et au service d'un propriétaire de navire ou armateur ;

6° « équipage » : l'ensemble des membres d'équipage ;

7° « passager clandestin » : toute personne qui se trouve sans autorisation du commandant à bord d'un navire ;

8° « passager » : toute personne qui se trouve à bord d'un navire sans être homme d'équipage ou passager clandestin ;

9° « personne embarquée » : tout homme d'équipage, tout passager et tout passager clandestin.

§ 2. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° déclarer inapplicables les dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution pour des commandants, capitaines, hommes d'équipage, membres d'équipage, contrat d'engagement maritime,

8° "scheepsagent": de natuurlijke persoon of rechtspersoon gemandateerd om in België de reder te vertegenwoordigen.

Art. 1.1.6. Opvarenden

§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder :

1° "gezagvoerder" : elke persoon aan wie het bevel over het schip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert;

2° "kapitein": de gezagvoerder van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip bestemd of gewoonlijk gebruikt voor visserij of niet bedrijfs- of beroepsmatige pleziervaart;

3° "schepeling": elke persoon die, hetzij ter uitvoering van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, hetzij als zelfstandige, hetzij in enige andere hoedanigheid, werkzaamheden verricht aan boord van een schip;

4° "bemanningslid": elke schepeling verbonden door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;

5° "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst": de arbeidsovereenkomst waarbij een werknemer zich ertoe verbindt om arbeid te verrichten aan boord en in dienst van een scheepseigenaar of reder;

6° "bemanning": alle bemanningsleden;

7° "verstekeling": elke persoon die zich zonder toelating van de gezagvoerder aan boord van een schip bevindt;

8° "passagier": elke persoon die zich aan boord van een schip bevindt zonder schepeling of verstekeling te zijn;

9° "opvarende": elke schepeling, elke passagier en elke verstekeling.

§ 2. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit:

1° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor aangeduide bijzondere gezagvoerders, kapiteins, schepelingen, bemanningsleden, arbeidsovereenkomsten wegens

passagers clandestins, passagers ou personnes embarquées particuliers désignés ;

2° définir de manière plus précise ou, le cas échéant, de manière dérogatoire les notions de commandant, capitaine, homme d'équipage, membre d'équipage, équipage, contrat d'engagement maritime, passager clandestin, passager ou personne embarquée.

Art. 1.1.7. Affrètements

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « contrat d'affrètement » : le contrat par lequel une partie, dénommée fréteur, met à disposition d'un affréteur un navire ou une partie de celui-ci moyennant rémunération ;

2° « contrat d'affrètement coque nue » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du navire sans équipage, et lui cède la gestion nautique ;

3° « contrat d'affrètement à temps » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du navire avec équipage pendant une durée déterminée ;

4° « contrat d'affrètement au voyage » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur s'engage à exécuter un certain voyage avec le navire.

Art. 1.1.8. Avarie

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « avarie » : toutes les dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, et tous les dommages qui arrivent au navire ou aux marchandises ;

2° « avarie commune » : les dommages et dépenses qui sont considérés comme des avaries communes conformément, selon le cas, aux Règles d'York et d'Anvers, aux Règles d'avarie commune IVR ou aux dispositions qui remplacent ces règles ;

3° « avarie particulière » : toute avarie qui n'est pas une avarie commune.

scheepsdienst, verstekelingen, passagiers of opvarenden buiten toepassing verklaren;

2° de begrippen gezagvoerder, kapitein, schepeling, bemanningslid, bemanning, arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, verstekeling, passagier of opvarende nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

Art. 1.1.7. Bevrachtingen

In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° "bevrachtingsovereenkomst": de overeenkomst waarbij een partij, vervrachter genoemd, een schip of een deel ervan tegen vergoeding ter beschikking stelt van een bevrachter;

2° "rompbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele schip zonder bemanning ter beschikking stelt van de bevrachter, en aan deze het rederschap overdraagt;

3° "tijdbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele schip met bemanning gedurende een bepaalde tijd ter beschikking van de bevrachter stelt;

4° "reisbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter zich ertoe verbindt om met het schip een bepaalde reis uit te voeren.

Art. 1.1.8. Averij

In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° "averij": alle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, en alle schade die aan het schip of aan de goederen overkomen;

2° "averij-grosse": de schade en kosten die als averij-grosse worden beschouwd overeenkomstig, naargelang het geval, de Regels van York en Antwerpen, de Avarij-Grosse Regels IVR of de bepalingen die deze regels vervangen;

3° "bijzondere averij": alle averij die geen averij-grosse is.

Titre 2 – Sources

Art. 1.2.1. Autre réglementation

Le présent code s'applique sous réserve :

1° de la législation relative à la protection des consommateurs ;

2° de la législation sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers ;

3° de la législation sur la police intégrée ;

4° de la législation réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 1.2.2. Publication des actes de l'OMI

§ 1. Par dérogation à l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les codes techniques, directives et normes qui ont été adoptés par l'OMI et auxquels renvoient les conventions maritimes de l'OMI sont publiés au moyen d'un communiqué au Moniteur belge en français et en néerlandais qui fait mention de l'adoption par l'OMI de l'acte concerné, sans que le texte de celui-ci soit reproduit.

Pour l'application du premier alinéa, l'on entend par « conventions maritimes de l'OMI » : la Convention AFS, la Convention BWM, la Convention CSC, la Convention LL, le Protocole LL 1988, la Convention MARPOL, le Protocole MARPOL 1978, le Protocole MARPOL 1997, la Convention PAL, la Convention SFV, la Convention SOLAS, le Protocole SOLAS 1978, le Protocole SOLAS 1988, la Convention SRC, la Convention STCW, la Convention STCW-F et la Convention TMC.

§ 2. Les codes techniques, directives et normes visés au paragraphe 1er seront publiés sur le site web du Registre navel belge. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

Titel 2 – Bronnen

Art. 1.2.1. Andere regelgeving

Dit wetboek geldt onder voorbehoud van:

1° de wetgeving ter bescherming van de consument;.

2° de wetgeving betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen;

3° de wetgeving betreffende de geïntegreerde politie;

4° de wetgeving betreffende de regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 1.2.2. Bekendmaking van akten van de IMO

§ 1. In afwijking van artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, worden de technische codes, richtsnoeren en standaarden die door de IMO zijn aangenomen en waarnaar de maritieme verdragen van de IMO verwijzen, bekendgemaakt door middel van een bericht in het Belgisch Staatsblad in het Nederlands en het Frans dat melding maakt van de aanneming door de IMO van de betrokken akte, zonder dat de tekst ervan wordt weergegeven.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder "maritieme verdragen van de IMO" verstaan: het AFS-Verdrag, het BWM-Verdrag, het CSC-Verdrag, het LL-Verdrag, het LL-Protocol 1988, het MARPOL-Verdrag, het MARPOL-Protocol 1978, het MARPOL-Protocol 1997, het PAL-Verdrag, het SFV-Verdrag, het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978, het SOLAS-Protocol 1988, het SRC-Verdrag, het STCW-Verdrag, het STCW-F-Verdrag en het TMC-Verdrag.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde technische codes, richtsnoeren en standaarden worden gepubliceerd op de website van het Belgisch Scheepsregister. De berichten in het Belgisch Staatsblad vermelden het webadres waar de integrale tekst beschikbaar is.

Art. 1.2.3. Publication des modifications aux conventions et actes internationaux

§ 1. Par dérogation à l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les modifications suivantes des conventions et des codes techniques, directives et normes auxquels renvoient ces conventions sont publiées au moyen d'un communiqué au Moniteur belge en français et en néerlandais qui fait mention de l'adoption de la modification et de l'entrée en vigueur de la modification à l'égard de la Belgique, sans que le texte de la modification concernée soit reproduit :

1° les modifications adoptées sur la base de l'article 20 de l'Accord ADN ;

2° les modifications adoptées sur la base de l'article 16 de la Convention AFS ;

3° les modifications à l'annexe de la Convention BWM adoptées sur la base de l'article 19 de cette Convention ;

4° les modifications adoptées sur la base de l'article 19 de la Convention CDNI ;

5° les modifications adoptées sur la base des articles 9 et 10 de la Convention CSC ;

6° les modifications adoptées sur la base de l'article 29 de la Convention LL ;

7° les modifications adoptées sur la base de l'article VI du Protocole LL 1988 ;

8° les modifications adoptées sur la base de l'article 16 de la Convention MARPOL, du Protocole MARPOL 1978 et du Protocole MARPOL 1997, qui renvoient à cet article ;

9° les modifications adoptées sur la base de l'article 23 de la Convention PAL ;

10° les modifications à l'annexe à la Convention SFV adoptées sur la base de l'article 11 du Protocole de 1993 à cette Convention;

11° les modifications adoptées sur la base de l'article VIII de la Convention SOLAS, du Protocole

Art. 1.2.3. Bekendmaking van wijzigingen van internationale verdragen en akten

§ 1. In afwijking van artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, worden de volgende wijzigingen van verdragen en van de technische codes, richtsnoeren en standaarden waarnaar die verdragen verwijzen, bekendgemaakt door middel van een bericht in het Belgisch Staatsblad in het Nederlands en het Frans dat melding maakt van de aanneming van de wijziging en de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van België, zonder dat de tekst van de betrokken wijziging wordt weergegeven:

1° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 20 van het ADN-Verdrag;

2° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 16 van AFS-Verdrag;

3° de wijzigingen aan de bijlage van het BWM-Verdrag aangenomen op grond van artikel 19 van dat verdrag;

4° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 19 van het CDNI-Verdrag;

5° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 9 en artikel 10 van het CSC-Verdrag;

6° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 29 van het LL-Verdrag;

7° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel VI van het LL-Protocol 1988;

8° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 16 van het MARPOL-Verdrag, het MARPOL-Protocol 1978 en het MARPOL-Protocol 1997, die naar dat artikel verwijzen;

9° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 23 van het PAL-Verdrag;

10° de wijzingen aan de bijlage bij het SFV-Verdrag aangenomen op grond van artikel 11 van het Protocol van 1993 bij dat verdrag;

11° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel VIII van het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol

SOLAS 1978 et du Protocole SOLAS 1988, qui renvoient à cet article;

12° les modifications à l'annexe de la Convention SRC adoptées sur la base de l'article 18 de cette Convention;

13° les modifications adoptées sur la base de l'article XII de la Convention STCW ;

14° les modifications adoptées sur la base de l'article 10 de la Convention STCW-F ;

15° les modifications adoptées sur la base de l'article 18 de la Convention TMC ;

§ 2. Les modifications visées au paragraphe 1er seront publiées sur le site web du Registre navel belge. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

Art. 1.2.4. Exécution des conventions et actes internationaux

§ 1. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en matière de transport par mer ou via les voies navigables, prendre toutes les mesures requises en vue de l'exécution des obligations qui découlent des conventions internationales et des actes internationaux fixés en vertu des conventions.

Le Roi est autorisé à mettre en vigueur, le cas échéant, les modifications apportées dans les conventions ou dans leurs annexes et aux résolutions adoptées par l'OMI.

§ 2. Les arrêtés royaux pris en exécution du paragraphe 1er peuvent comprendre la modification et l'abrogation de dispositions légales.

§ 3. Le paragraphe 1er ne s'applique pas aux obligations qui découlent des règlements et des directives arrêtés en application de l'article 103 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Art. 1.2.5. Usages et principes généraux du droit de la navigation

§ 1. Les usages et principes généraux du droit de la navigation sont des sources particulières du droit de la navigation.

1978 en het SOLAS-Protocol 1988, die naar dat artikel verwijzen;

12° de wijzingen aan de bijlage van het SRC-Verdrag aangenomen op grond van artikel 18 van dat verdrag;

13° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel XII van het STCW-Verdrag;

14° de wijzingen aangenomen op grond van het artikel 10 van STCW-F-Verdrag;

15° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 18 van het TMC-Verdrag.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde wijzigingen worden gepubliceerd op de website van het Belgisch Scheepsregister. De berichten in het Belgisch Staatsblad vermelden het webadres waar de integrale tekst beschikbaar is.

Art. 1.2.4. Uitvoering van internationale verdragen en akten

§ 1. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, inzake vervoer over zee of de waterweg, alle maatregelen treffen welke vereist zijn ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens de verdragen vastgestelde internationale akten.

In voorkomend geval kan de Koning uitwerking verlenen aan de wijzigingen welke in de verdragen of in de bijlagen ervan worden aangebracht en aan de door de IMO aangenomen resoluties.

§ 2. De ter uitvoering van paragraaf 1 genomen koninklijke besluiten kunnen de wijziging en de opheffing van wetsbepalingen inhouden.

§ 3. Paragraaf 1 is niet van toepassing op de verplichtingen die voortvloeien uit de verordeningen en de richtlijnen die uitgevaardigd zijn in toepassing van artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Art. 1.2.5. Gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen

§ 1. De gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen zijn bijzondere bronnen van scheepvaartrecht.

§ 2. Les usages complètent le contrat et contribuent à son interprétation. Ils peuvent déroger à la loi, sauf si celle-ci est de droit impératif ou d'ordre public.

Article 1.2.6. Interprétation

Dans le cadre de l'interprétation du présent code, des contrats réglementés par celui-ci et d'autres notions, règles et contrats du droit de la navigation, il est tenu compte :

1° de l'autonomie du droit de la navigation ;

2° de l'importance de l'uniformité internationale.

Titre 3 – Publications

Art. 1.2.7. Site web du Registre naval belge

§ 1. Chaque fois que ce code prévoit une publication sur le site web du Registre naval belge, ce site web mentionne la date de la publication correspondante.

§ 2. Le Registre naval belge tient un registre spécial des publications faites en vertu de ce code, qui peut être consulté par toutes les parties intéressées.

Art. 1.2.8. Arrêtés d'exécution

Le Roi peut réglementer plus précisément les publications sur le site web du Registre naval belge et les autres publications visées par ce code.

Art. 1.2.9. Autres formes de publications

Les exigences en matière de publication prévues par le présent code ou en vertu de celui-ci n'empêchent pas les publications supplémentaires dans le pays ou à l'étranger, qui n'entraînent cependant pas d'effets juridiques supplémentaires.

Art. 1.2.10. Redevances

Pour les publications sur le site web du Registre naval belge, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

§ 2. De gebruiken vullen de overeenkomst aan en dragen bij tot haar uitlegging. Zij kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is.

Artikel 1.2.6. Uitlegging

Bij de uitlegging van dit wetboek, de erdoor geregelde overeenkomsten en andere scheepvaartrechtelijke begrippen, regels en overeenkomsten worden in acht genomen :

1° de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht;

2° het belang van internationale eenvormigheid.

Titel 3 – Bekendmakingen

Art. 1.2.7. Website van het Belgisch Scheepsregister

§ 1. Telkens dit wetboek een bekendmaking op de website van het Belgisch Scheepsregister voorschrijft, vermeldt die website de datum van de dienovereenkomstig verrichte bekendmaking.

§ 2. Het Belgisch Scheepsregister houdt een bijzonder register van de op grond van dit wetboek verrichte bekendmakingen bij, dat ter inzage is van alle belanghebbenden.

Art. 1.2.8. Uitvoeringsbesluiten

De Koning kan de bekendmakingen op de website van het Belgisch Scheepsregister en de andere door dit wetboek bedoelde bekendmakingen nader regelen.

Art. 1.2.9. Andere bekendmakingsvormen

De door of krachtens dit wetboek bepaalde bekendmakingsvereisten staan niet in de weg aan bijkomende bekendmakingen in binnen- of buitenland, welke evenwel geen nadere rechtsgevolgen teweegbrengen.

Art. 1.2.10. Retributies

Voor de bekendmakingen op de website van het Belgisch Scheepsregister kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

LIVRE 2 – NAVIRES

Titre 1 – Enregistrement, immatriculation et publicité

Chapitre 1 – Le Registre naval belge

Art. 2.1.1. Notions

§ 1. Dans le présent titre, dans les dispositions du livre 8 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° « registres navals » : le registre des navires de mer, le registre des affrètements à coque nue, le registre des bateaux de navigation intérieure, le répertoire des navires non enregistrés et non immatriculés, et le registre de dépôts ;

2° « enregistrement » et « enregistrer » : respectivement, l'inscription et l'opération d'inscrire un navire sous un numéro spécial dans le registre des navires de mer ;

3° « certificat d'enregistrement » : le document faisant apparaître pour le navire de mer y mentionné le droit de battre pavillon belge ;

4° « registre d'origine » : le registre de l'État dans lequel le navire de mer est inscrit comme objet de propriété ainsi que son propriétaire en qualité de propriétaire ;

5° « registre des affrètements coque nue » : le registre de l'État où le navire de mer est inscrit comme objet d'un contrat d'affrètement coque nue au nom de l'affréteur coque nue ou son délégué ;.

6° « enregistrement de l'affrètement coque nue » et « enregistrer l'affrètement coque nue » : l'inscription et l'opération d'inscrire un navire de mer au nom de son affréteur coque nue ou son délégué dans le registre des affrètements coque nue d'un autre État que celui du registre d'origine ;

7° « immatriculation » et « immatriculer » : l'inscription et l'opération d'inscrire un bateau de navigation

De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.

BOEK 2 – SCHEPEN

Titel 1 – Registratie, teboekstelling en openbaarheid

Hoofdstuk 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Art. 2.1.1. Begrippen

§ 1. In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "scheepsregisters": het zeeschepenregister, het rompbevrachtingsregister, het binnenschepenregister, het repertorium van de niet-geregistreerde en niet-teboekgestelde schepen en het register van neerlegging;

2° "registratie" en "registreren": de inschrijving respectievelijk het inschrijven van een zeeschip onder een speciaal nummer in het zeeschepenregister;

3° "certificaat van registratie": het document waaruit blijkt dat het erin vermelde zeeschip het recht heeft de Belgische vlag te voeren;

4° "register van oorsprong": het register van de Staat waar het zeeschip als voorwerp van eigendom, alsook zijn eigenaar in zijn hoedanigheid van eigenaar, werden ingeschreven.

5° "rompbevrachtingsregister": het register van de Staat waar het zeeschip als voorwerp van een rompbevrachtingsovereenkomst staat ingeschreven op naam van de rompbevrachter of zijn gemachtigde;

6° "registratie van de rompbevrachting" en "registreren van de rompbevrachting": de inschrijving respectievelijk het inschrijven van een zeeschip op naam van zijn rompbevrachter of zijn gemachtigde in het rompbevrachtingsregister van een andere Staat dan die van het register van oorsprong;

7° "teboekstelling" en "teboekstellen": de inschrijving respectievelijk het inschrijven van een binnenschip

intérieure sous un numéro spécial dans le registre des bateaux de navigation intérieure ;

§ 2. Pour l'application du présent chapitre, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.

§ 3. Dans toutes les lois et les arrêtés dans lesquels les termes « immatriculation », « registre d'immatriculation » ou « registre naval » sont utilisés en lien avec les navires de mer, ces termes doivent être compris dans le sens de respectivement « enregistrement » et « registre des navires de mer », tel que déterminé dans ce livre.

§ 4. En vue de l'application du présent titre, un navire en construction ou en transformation est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

Art. 2.1.2. Tâches du Registre naval belge

Le Registre naval belge a pour tâches :

1° l'enregistrement des navires de mer, l'enregistrement des affrètements coque nue, l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la gestion concernée des registres navals entretenant un lien quelconque conformément au présent titre ;

2° la publication d'actes, de jugements, de demandes et d'autres pièces concernant des navires et la gestion y relative, conformément au chapitre 5 du présent titre.

Le Roi peut fixer les modalités de gestion des registres navals ainsi que l'organisation et le fonctionnement du Registre naval belge.

Art. 2.1.3. Registre de dépôts

Dans le registre de dépôts sont constatés, le jour de leur remise et par ordre de numérotation consécutive des remises :

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 ;

onder een speciaal nummer in het binnenschepenregister.

§ 2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt een amfibievoertuig, in afwijking van artikel 1.1.3, § 1, beschouwd als een schip.

§ 3. In alle wetten en besluiten waarin de woorden "teboekstelling" en "register van teboekstelling" of "scheepsregister" worden gebruikt in verband met zeeschepen, moeten die woorden begrepen worden in de betekenis van "registratie" respectievelijk "zeeschepenregister" zoals bepaald in dit boek.

§ 4. Met het oog op de toepassing van deze titel wordt een schip in aanbouw of in verbouwing als schip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

Art. 2.1.2. Taken van het Belgisch Scheepsregister

Het Belgisch Scheepsregister heeft als taken:

1° de registratie van zeeschepen, de registratie van rompbevrachtingen, de teboekstelling van binnenschepen en het met een en ander verband houdende beheer van de scheepsregisters overeenkomstig deze titel;

2° de openbaarmaking van akten, vonnissen, eisen en andere stukken betreffende schepen en het desbetreffende beheer, overeenkomstig hoofdstuk 5 van deze titel.

De Koning kan het beheer van de scheepsregisters en de inrichting en de werking van het Belgisch Scheepsregister nader regelen.

Art. 2.1.3. 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:

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° le dépôt d'actes, de jugements, de demandes et d'exploits conformément aux titres 1, 5 et 6 du présent livre.

Le registre est arrêté chaque jour.

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. 2.1.4. Certificats

Sur la base des registres navals et des documents qu'il conserve, le Registre naval belge délivre sur demande des certificats, copies et indications concernant les matières qui ont été confiées à ses soins. Le Registre naval belge tient un registre de ces certificats, copies et indications.

Art. 2.1.5. Procédures électroniques

Le Roi peut :

1° fixer l'accès électronique aux registres navals ;

2° fixer l'enregistrement et le dépôt électroniques d'actes et autres documents auprès du Registre naval belge ;

3° fixer la délivrance électronique par le Registre belge naval belge des certificats, copies et indications visés à l'article 2.1.4.

Art. 2.1.6. Redevances

Pour l'accomplissement de formalités, la délivrance de certificats, copies et indications et autres services délivrés par le Registre naval belge, une redevance peut être prélevée dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

2° de neerlegging van akten, vonnissen, eisen en exploten overeenkomstig de titels 1, 5 en 6 van dit boek.

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.

Voor zover het werkelijke tijdstip van aanbieding kan worden vastgesteld, bepaalt dit de onderlinge volgorde van de neerlegging.

Art. 2.1.4. Getuigschriften

Op grond van de scheepsregisters en de stukken die het bewaart, verstrekt het Belgisch Scheepsregister op aanvraag getuigschriften, afschriften en gegevens betreffende de aangelegenheden die aan zijn zorg zijn toevertrouwd. Het Belgisch Scheepsregister houdt van die getuigschriften, afschriften en gegevens een register bij.

Art. 2.1.5. Elektronische procedures

De Koning kan:

1° de toegang via elektronische weg tot de scheepsregisters regelen;

2° de elektronische indiening en neerlegging van akten en andere stukken bij het Belgisch Scheepsregister regelen;

3° de elektronische aflevering door het Belgisch Scheepsregister van de in artikel 2.1.4 bedoelde getuigschriften, afschriften en gegevens regelen.

Art. 2.1.6. Retributies

Voor de vervulling van formaliteiten, de aflevering van getuigschriften, afschriften en gegevens en andere door het Belgisch Scheepsregister verstrekte diensten kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Art. 2.1.7. Exonérations

Le Roi peut exonérer certains navires, notamment les navires sans équipage, de l'application des dispositions de ce livre qu'il a Lui-même indiquées.

Chapitre 2 – Enregistrement des navires de mer

Art. 2.1.8. Pavillon belge

§ 1. Aucun navire ne peut battre pavillon belge à moins d'être enregistré dans le registre belge des navires de mer.

La radiation de l'enregistrement entraîne de plein droit la déchéance du droit de battre pavillon belge.

§ 2. Sous réserve des exceptions établies par le présent titre ou en vertu de celui-ci, les navires de mer inscrits dans le registre belge des navires de mer sont tenus de battre pavillon belge.

Art. 2.1.9. Certificat d'enregistrement

§ 1. Le commandant d'un navire de mer qui est tenu de battre pavillon belge doit à tout moment être en mesure de prouver le droit à ce pavillon par la présentation d'un certificat d'enregistrement.

§ 2. Le certificat d'enregistrement est délivré par le Registre naval belge.

Il est valable de manière illimitée et peut uniquement être retiré dans les cas prévus au paragraphe 4, 1°.

§ 3. Il est interdit de battre pavillon belge sans être en possession d'un certificat d'enregistrement. Un navire détenteur d'un certificat d'enregistrement est tenu de battre pavillon belge. Le certificat d'enregistrement doit être conservé à bord et produit à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 4. Le Roi détermine :

1° les cas dans lesquels le certificat d'enregistrement cesse d'être valable ou peut être retiré d'office ;

De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.

Art. 2.1.7. Ontheffingen

De Koning kan bepaalde schepen, waaronder onbemande schepen, van de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen van dit boek ontheffen.

Hoofdstuk 2 –Registratie van zeeschepen

Art. 2.1.8. Belgische vlag

§ 1. Geen schip mag de Belgische vlag voeren tenzij het in het Belgisch zeeschepenregister geregistreerd is.

De doorhaling van de registratie brengt van rechtswege het verval van het recht de Belgische vlag te voeren met zich.

§ 2. Behoudens de uitzonderingen door of krachtens deze titel bepaald, zijn in het Belgisch zeeschepenregister geregistreerde zeeschepen verplicht de Belgische vlag te voeren.

Art. 2.1.9. Certificaat van registratie

§ 1. De gezagvoerder van een zeeschip dat verplicht is de Belgische vlag te voeren, moet te allen tijde het recht op deze vlag kunnen bewijzen door het voorleggen van een certificaat van registratie.

§ 2. Het certificaat van registratie wordt uitgereikt door het Belgisch Scheepsregister.

Het is onbeperkt geldig en kan enkel worden ingetrokken in de gevallen voorzien in paragraaf 4, 1°.

§ 3. Het is verboden de Belgische vlag te voeren zonder in het bezit te zijn van een certificaat van registratie. Een schip dat een certificaat van registratie heeft is verplicht de Belgische vlag te voeren. Het certificaat van registratie moet aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden worden vertoond.

§ 4. De Koning bepaalt:

1° de gevallen waarin het certificaat van registratie vervalt of ambtshalve kan worden ingetrokken;

2° les obligations liées à la possession du certificat d'enregistrement ;

3° la redevance due pour la délivrance du certificat d'enregistrement.

4° la forme et la déliverance du certificat d'enregistrement.

Art. 2.1.10. Enregistrement

Le Roi :

1° détermine les navires de mer qui doivent ou peuvent être enregistrés ainsi que les conditions auxquelles les navires de mer, leur propriétaire, leur armateur ou leur armateur-gérant doivent préalablement satisfaire à cet effet; dans ce contexte, des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social ou des organes des associations ou sociétés peuvent en particulier être prescrites.

2° fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre naval belge en vue de l'enregistrement;

3° indique les documents qui doivent être annexés à la demande ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de celle-ci;

4° désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande;

5° détermine le délai dans lequel la demande doit avoir lieu;

6° détermine les documents ou les radiations à inscrire au registre.

Art. 2.1.11. Modifications

Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre naval belge, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de l'annonce modificative concernée.

Art. 2.1.12. Radiation

§ 1. L'enregistrement est radié :

2° de verplichtingen verbonden aan het bezit van het certificaat van registratie;

3° de retributie verschuldigd voor het afleveren van het certificaat van registratie;

4° de vorm en de afgifte van het certificaat van registratie.

Art. 2.1.10. Registratie

De Koning :

1° bepaalt welke zeeschepen moeten of mogen geregistreerd worden alsook de voorwaarden waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen waarbij in het bijzonder vereisten inzake de nationaliteit, de woon- of verblijfplaats of de vestiging van de hoofdinrichting, alsook inzake de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal of van de organen van verenigingen of vennootschappen kunnen worden opgelegd.

2° stelt de vorm en de inhoud vast van de aanvraag die bij het Belgisch Scheepsregister met het oog op de registratie moet worden gedaan;

3° duidt aan welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging bij het onderzoek daarvan kan worden geëist;

4° wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aanvraag in te dienen;

5° bepaalt de termijn waarbinnen de aanvraag moet gebeuren;

6° bepaalt welke documenten of doorhalingen in het register moeten worden ingeschreven.

Art. 2.1.11. Wijzigingen

De Koning bepaalt de wijzigingen die bij het Belgisch Scheepsregister moeten worden aangemeld alsook de modaliteiten en de termijn van indiening van de betreffende wijzigende aanmelding.

Art. 2.1.12. Doorhaling

§ 1. De registratie wordt doorgehaald:

1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre ;

2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :

a) dans le cas où le navire est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter ;

b) dans le cas où l'on est sans nouvelles du navire 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.

§ 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.

§ 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.

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. 2.1.13. Port d'attache

§ 1. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de mer dans la demande d'enregistrement ainsi que toute modification de ce choix sont soumis à l'agrément du Registre naval belge.

1° op verzoek van degene die in het register als eigenaar vermeld staat;

2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve:

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;

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.

§ 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.

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. 2.1.13. Thuishaven

§ 1. De keuze van de naam en van de Belgische thuishaven van een zeeschip in de registratieaanvraag en elke wijziging daarvan, moeten aan het Belgisch Scheepsregister ter goedkeuring worden voorgelegd.

§ 2. Le commandant doit veiller à ce que soient toujours inscrits sur la poupe, en lettres apparentes et distinctes, le nom du navire et celui de son port d'attache.

Art. 2.1.14. Nationalité du commandant

Le commandement d'un navire enregistré ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité d'un État membre de l'Espace économique européen. Le Roi désigne l'autorité qui peut dispenser de cette obligation et fixe les conditions à remplir à cet effet.

Art. 2.1.15. Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger

§ 1. 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.

À 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.

§ 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.

§ 4. Après l'inscription de l'autorisation visée au paragraphe 1er, les inscriptions visées aux articles 2.1.24 et 2.1.25 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 :

§ 2. De gezagvoerder moet erover waken dat de naam en de thuishaven altijd met duidelijke en goed zichtbare letters op het achterschip vermeld staan.

Art. 2.1.14. Nationaliteit van de gezagvoerder

Het bevel over een geregistreerd zeeschip mag alleen worden opgedragen aan een persoon met de nationaliteit van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte. De Koning wijst de overheid aan die van deze verplichting kan ontslaan en bepaalt de voorwaarden die ter zake moeten worden vervuld.

Art. 2.1.15. 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.

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.

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.

§ 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 2.1.24 en 2.1.25 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:

1° le contrat des affrètement coque nue mentionne que :

a) l'affréteur coque nue ne peut céder le bail ni sous-affréter le navire 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 ne peut pas être enregistré dans un autre État que celui du registre des affrètements coque nue étranger concerné ;

c) l'affréteur coque nue ne peut pas modifier le nom du navire ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements 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'État d'enregistrement de l'affrètement coque nue satisfait aux conditions suivantes :

a) le droit de propriété du navire 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 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 ;

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 doit arborer le pavillon de l'État 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 État ;

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 ;

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;

b) het schip niet mag worden geregistreerd in een andere Staat dan die van het betrokken buitenlands rompbevrachtingsregister;

c) de rompbevrachter de naam van het schip niet mag wijzigen en het ook niet onder een andere naam in het rompbevrachtingsregister mag laten registreren;

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;

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;

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;

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;

f) de ontbinding van de rompbevrachtingsovereenkomst, welke ook de oorzaak

Chapitre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Art. 2.1.18. Certificat d'immatriculation

§ 1. Le certificat d'immatriculation est délivré par le Registre naval belge.

Il est valable de manière illimitée et peut uniquement être retiré dans les cas prévus au paragraphe 3, 1°.

§ 2. Le certificat d'immatriculation doit être conservé à bord et produit à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 3. Le Roi détermine:

1° les cas dans lesquels le certificat d'immatriculation cesse d'être valable ou peut être retiré d'office ;

2° les obligations liées à la possession du certificat d'immatriculation ;

3° la redevance due pour la délivrance du certificat d'immatriculation ;

4° la forme et la déliverance du certificat d'immatriculation.

Art. 2.1.19. Immatriculation

Le Roi :

1° détermine les bateaux de navigation intérieure qui doivent ou peuvent être immatriculés ainsi que les conditions auxquelles les bateaux de navigation intérieure, leur propriétaire, leur armateur ou leur armateur-gérant doivent préalablement satisfaire à cet effet; dans ce contexte, des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social ou des organes des associations ou sociétés peuvent en particulier être prescrites;

2° fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre naval belge en vue de l'immatriculation;

3° indique les documents qui doivent être annexés à la demande ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de celle-ci;

Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Art. 2.1.18. Certificaat van teboekstelling

§ 1. Het certificaat van teboekstelling wordt uitgereikt door het Belgisch Scheepsregister.

Het is onbeperkt geldig en kan enkel worden ingetrokken in de gevallen voorzien in paragraaf 3, 1°.

§ 2. Het certificaat van teboekstelling moet aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden worden vertoond.

§ 3. De Koning bepaalt :

1° de gevallen waarin het certificaat van teboekstelling vervalt of ambtshalve kan worden ingetrokken ;

2° de verplichtingen verbonden aan het bezit van het certificaat van teboekstelling ;

3° de retributie verschuldigd voor het afleveren van het certificaat van teboekstelling;

4° de vorm en de afgifte van het certificaat van teboekstelling.

Art. 2.1.19. Teboekstelling

De Koning :

1° bepaalt welke binnenschepen moeten of mogen teboekgesteld worden alsook de voorwaarden waaraan het binnenschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen waarbij in het bijzonder vereisten inzake de nationaliteit, de woon- of verblijfplaats of de vestiging van de hoofdinrichting, alsook inzake de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal of van de organen van verenigingen of vennootschappen kunnen worden opgelegd;

2° stelt de vorm en de inhoud vast van de aanvraag die bij het Belgisch Scheepsregister met het oog op de teboekstelling moet worden gedaan;

3° duidt aan welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging bij het onderzoek daarvan kan worden geëist;

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. 2.1.16. Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge

§ 1. 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.

§ 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 2.1.8, § 2, 2.1.9, 2.1.13 et 2.1.14 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. Le droit de propriété du navire et les charges grevant ce droit demeurent régis par la loi de l'État du registre d'origine. Le registre des affrètements coque nue belge se réfère au registre d'origine.

Art. 2.1.17. Contrats d'intérêt général

Sous réserve de l'application de la législation relative aux réquisitions civiles et militaires, le Roi désigne l'autorité habilitée à conclure des contrats, afin de garder ou de mettre sous pavillon belge les navires de mer qui sont indispensables à la protection des intérêts de la population ou de l'armée.

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.

Art. 2.1.16. 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.

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 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 artikelen 2.1.8, § 2, 2.1.9, 2.1.13 en 2.1.14 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.

Art. 2.1.17. Overeenkomsten van algemeen belang

Onder voorbehoud van de toepassing van de wetgeving betreffende de burgerlijke en militaire opeisingen wijst de Koning de overheid aan die gemachtigd wordt overeenkomsten te sluiten ten einde bepaalde zeeschepen die onontbeerlijk zijn voor de beveiliging van de belangen van de bevolking of van het leger, onder Belgische vlag te houden of te brengen.

4° peut déterminer que le Registre naval belge doit noter sur le document d'enregistrement le numéro sous lequel le bateau de navigation intérieure est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation;

5° désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande et fixe un délai à cet effet.

6° fixe le délai dans lequel la demande doit avoir lieu;

7° détermine les documents à inscrire ou à radier.

Art. 2.1.20. Modifications

Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre naval belge, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de l'annonce modificative concernée.

Art. 2.1.21. Radiation

§ 1. L'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure peut être radiée :

1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre ;

2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :

a) dans le cas où le bateau de navigation intérieure est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter ;

b) dans le cas où il ne répond plus aux conditions définies par le Roi pour pouvoir être immatriculé ;

3° d'office dans les autres cas que le Roi détermine.

§ 2. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

§ 3. Aucune radiation de l'immatriculation 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

4° kan bepalen dat het Belgisch Scheepsregister het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling moet aantekenen op het document van teboekstelling;

5° wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aanvraag in te dienen en stelt daartoe een termijn vast;

6° stelt de termijn vast waarin de aanvraag moet gebeuren;

7° bepaalt welke documenten moeten worden ingeschreven of doorgehaald.

Art. 2.1.20. Wijzigingen

De Koning bepaalt de wijzigingen die bij het Belgisch Scheepsregister moeten worden aangemeld alsook de modaliteiten en de termijn van indiening van de betreffende wijzigende aanmelding.

Art. 2.1.21. Doorhaling

§ 1. De teboekstelling van een binnenschip wordt doorgehaald:

1° op verzoek van degene die in het register als eigenaar vermeld staat;

2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve:

a) ingeval het binnenschip is vergaan, gesloopt of blijvend ongeschikt om te drijven;

b) ingeval het niet meer voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om teboekgesteld te kunnen worden;

3° ambtshalve in de andere gevallen die de Koning bepaalt.

§ 2. Niettegenstaande de doorhaling blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmee het schip is bezwaard bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of hernieuwd.

§ 3. Geen teboekstelling 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,

avisés par le Registre 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.

Art. 2.1.22. Registres particuliers pour certains bateaux de navigation intérieure

Le Roi peut déterminer que des bateaux de navigation intérieure spécifiés doivent ou peuvent être immatriculées dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :

1° déterminer les conditions auxquelles le bateau de navigation intérieure, 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.

Chapitre 4 – Publicité des droits

Art. 2.1.23. Clauses dérogatoires

Les dispositions qui dérogent au présent titre sont nulles.

Art. 2.1.24. Inscription des actes et jugements

§ 1. Les actes et jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un navire, sur un navire en construction, sur un navire en transformation ou sur des accessoires d'un navire, d'hypothèques sur navires ou de nomination ou licenciement d'un armateur-gérant quirataire, sont inscrits dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure, selon le cas.

§ 2. Les actes et jugements visés dans le § 1er ne peuvent pas être opposés aux tiers avant leur inscription.

L'alinéa précédent s'applique sous réserve de l'article 69 du titre XVII du livre III du Code civil.

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.

Art. 2.1.22. Bijzondere registers voor bepaalde binnenschepen

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

1° de voorwaarden bepalen waaraan het binnenschip, 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.

Hoofdstuk 4 – Openbaarheid van rechten

Art. 2.1.23. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van deze titel zijn nietig.

Art. 2.1.24. Inschrijving van akten en vonnissen

§ 1. Akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een schip, een schip in aanbouw, een schip in verbouwing of scheepstoebehoren, van scheepshypothekenof van de benoeming of het ontslag van een quiratair scheepsbeheerder worden ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval.

§ 2. Vóór hun inschrijving kunnen de in § 1 bedoelde akten en vonnissen niet aan derden worden tegengesteld.

Het vorige lid geldt onder voorbehoud van artikel 69 van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

Art. 2.1.25. Inscription des demandes

Sont également inscrites dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure les demandes tendant à faire constater l'existence de droits visés à l'article 2.1.24 ou à faire déclarer la résolution, la révocation ou l'annulation d'un acte juridique contenu dans un acte visé à cet article et les jugements rendus sur ces demandes.

Les demandes visées à l'alinéa 1er ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'irrecevabilité doit être soulevée d'office par le juge et elle peut être proposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

Art. 2.1.26. Actes susceptibles d'inscription

Tant les actes sous seing privé que les actes authentiques sont admis à l'inscription, à la condition :

1° qu'ils répondent aux prescriptions fixées conformément à l'article 2.1.27 ;

2° qu'ils aient été enregistrés conformément au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe ;

3° qu'ils aient été établis en allemand, anglais, français ou néerlandais ;

4° que le navire soit enregistré ou immatriculé en Belgique, selon le cas.

Art. 2.1.27. Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes

Le Roi peut prescrire quelles sont les mentions relatives au navire et aux parties, et quelles sont les autres données qui doivent figurer dans les actes et de quelle façon ces mentions et données doivent être reprises pour que ces actes soient susceptibles d'inscription.

Le Registre naval belge peut refuser l'inscription d'actes qui ne répondent pas à ces prescriptions.

Art. 2.1.25. Inschrijving van eisen

De eisen tot het doen vaststellen van het bestaan van in artikel 2.1.24 bedoelde rechten of tot ontbinding, herroeping of nietigverklaring van een rechtshandeling vervat in een in dat artikel bedoelde akte, en de op dergelijke eisen gewezen vonnissen, worden eveneens in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister ingeschreven.

De in het eerste lid bedoelde eisen zijn slechts ontvankelijk nadat zij ingeschreven zijn. De onontvankelijkheid moet door de rechter ambtshalve worden opgeworpen en kan in elke stand van het geding worden voorgedragen.

Op straffe van schadevergoeding mag de griffier geen expeditie van het vonnis afgeven voordat is gebleken dat het vonnis ingeschreven is.

Art. 2.1.26. Voor inschrijving vatbare akten

Zowel onderhandse als authentieke akten worden tot inschrijving toegelaten, op voorwaarde dat:

1° zij voldoen aan de voorschriften vastgesteld overeenkomstig artikel 2.1.27;

2° zij werden geregistreerd overeenkomstig het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten;

3° zij zijn opgemaakt in de Duitse, Engelse, Franse of Nederlandse taal;

4° het desbetreffende schip in België is geregistreerd of teboekgesteld, naar gelang het geval.

Art. 2.1.27. In akten verplichte vermeldingen

De Koning kan voorschrijven welke vermeldingen betreffende het schip, de partijen en andere gegevens in de akten moeten worden opgenomen, en op welke wijze dat moet gebeuren, opdat zij voor inschrijving in aanmerking komen.

Het Belgisch Scheepsregister kan de inschrijving weigeren van akten die niet aan die voorschriften voldoen.

Art. 2.1.28. Actes notariés relatifs aux successions

La transmission par décès des droits visés à l'article 2.1.24 est inscrite dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure au vu d'un acte notarié attestant qui sont les successeurs.

L'inscription visée au premier alinéa n'a pas d'effets en matière d'opposabilité à des tiers.

Art. 2.1.29. Présentation des actes aux fins d'inscription

§ 1. En vue de l'inscription visée à l'article 2.1.24, il est présenté au Registre naval belge soit l'acte même si l'acte est sous seing privé soit une expédition de l'acte si l'acte est authentique.

§ 2. Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux.

Si un seul original est disponible, il peut être produit, outre cet original, une copie dont la véracité est vérifiée par le Registre naval belge.

§ 3. Si l'acte est authentique, une expédition et une copie signée par le fonctionnaire instrumentant sont présentées.

§ 4. Le Roi peut déterminer que les actes peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

Art. 2.1.30. Récépissés et date de l'inscription

Le Registre naval belge donne à la personne qui requiert l'inscription d'un acte, jugement, bordereau ou autre document, un récépissé de la remise de cet acte, jugement, bordereau ou document. Ce récépissé mentionne le numéro d'ordre sous lequel l'acte, le jugement, le bordereau ou document a été déposé dans le registre de dépôts.

Le Registre naval belge ne pourra opérer les inscriptions dans le registre naval à ce destiné qu'à la date et dans

Art. 2.1.28. Notariële akten betreffende erfopvolging

De overgang van de in artikel 2.1.2 bedoelde rechten ingevolge erfopvolging wordt in het zeeschepenregister of in het binnenschepenregister ingeschreven op zicht van een notariële akte waaruit blijkt wie de erfopvolgers zijn.

De in het eerste lid bedoelde inschrijving heeft geen gevolg betreffende de tegenstelbaarheid aan derden.

Art. 2.1.29. Overlegging van akten met het oog op inschrijving

§ 1. Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 2.1.24 wordt aan het Belgisch Scheepsregister de akte zelf overgelegd indien het een onderhandse akte is, of een expeditie indien het een authentieke akte is.

§ 2. Van een onderhandse akte worden twee originelen overgelegd.

Indien slechts één origineel beschikbaar is, kan naast dit origineel een afschrift ervan worden overgelegd dat door het Belgisch scheepsregister wordt nagekeken op zijn echtheid.

§ 3. Van een authentieke akte worden een expeditie en een door de instrumenterende ambtenaar ondertekend afschrift overhandigd.

§ 4. De Koning kan bepalen dat akten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

Art. 2.1.30. Ontvangstbewijzen en tijdstip van inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister verstrekt aan wie de inschrijving van een akte, vonnis, borderel of ander document aanvraagt, op diens verzoek een ontvangstbewijs van de aanbieding van die akte, dat vonnis, dat borderel of dat document. Dit ontvangstbewijs vermeldt het volgnummer waaronder de akte, het vonnis, het borderel of het document werd neergelegd in het register van neerlegging.

Het Belgisch Scheepsregister mag de inschrijvingen in het daartoe bestemde scheepsregister niet doen dan op

l'ordre des remises, tel que déterminé conformément à l'article 2.1.3.

Art. 2.1.31. Mentions lors de l'inscription

Le Registre naval belge mentionne, lors de l'inscription :

1° la date de l'acte ;

2° la forme de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane ;

3° les nom et prénoms des parties ainsi que ;

a) en ce qui concerne les personnes physiques de nationalité belge, le numéro de registre national de celles-ci;

b) en ce qui concerne les personnes physiques de nationalité étrangère, le domicile de celles-ci;

c) en ce qui concernes les personnes morales de droit belge, le numéro d'entreprise de celle-ci ;

d) en ce qui concerne les personnel morales droit étranger, l'adresse du siège de celle-ci ;

4° la nature et les éléments principaux de l'opération.

Art. 2.1.32. Restitution des actes après l'inscription

Après l'inscription, le Registre naval belge remet au requérant, selon le cas, l'expédition de l'acte authentique ou un original de l'acte sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

Selon le cas, la copie signée de l'acte authentique, un original ou la copie de l'acte sous seing privé visée à l'article 2.1.29, § 2, reste déposé au Registre naval belge.

Art. 2.1.33. Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription

L'inscription visée à l'article 2.1.25 est faite sur présentation au Registre naval belge :

de dag en in de volgorde van de aanbiedingen, zoals bepaald overeenkomstig artikel 2.1.3.

Art. 2.1.31. Vermeldingen bij de inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister vermeldt bij de inschrijving:

1° de datum van de akte;

2° de vorm van de akte en, indien het een authentieke akte is, de vermelding van welke openbare ambtenaar of rechtbank zij uitgaat;

3° de naam en de voornamen van de partijen alsook;

a) wat betreft natuurlijke personen van Belgische nationaliteit, hun rijksregisternummer;

b) wat betreft natuurlijke personen van vreemde nationaliteit, hun woonplaats;

c) wat betreft rechtspersonen naar Belgisch recht, het ondernemingsnummer;

d) wat betreft rechtspersonen naar vreemd recht, het adres van hun zetel;

4° de aard en hoofdbestanddelen van de verrichting.

Art. 2.1.32. Teruggave van akten na inschrijving

Na de inschrijving geeft het Belgisch Scheepsregister aan de aanvrager de expeditie van de authentieke akte of een origineel van de onderhandse akte terug, naargelang het geval. Onderaan op het stuk bevestigt het de inschrijving te hebben verricht en vermeldt het datum en nummer ervan.

Het ondertekend afschrift van de authentieke akte, hetzij, naargelang het geval, een origineel van de onderhandse akte of het afschrift ervan bedoeld in artikel 2.1.29, § 2, blijft bij het Belgisch Scheepsregister berusten.

Art. 2.1.33. Overlegging van processtukken met het oog op inschrijving

Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 2.1.25 worden aan het Belgisch Scheepsregister overgelegd:

1° s'il s'agit d'une demande en justice, de l'exploit de l'huissier de justice et d'une copie signée par l'huissier de justice;

2° s'il s'agit d'un jugement, de deux copies délivrées par le greffier.

Le Roi peut déterminer que ces documents peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

Art. 2.1.34. Dépôt des pièces de procédure relatives aux navires non enregistrés et non immatriculés

Si le navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation n'est pas enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se borne à constater la remise de l'exploit ou de la copie du jugement au registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription dès le moment où le navire est enregistré ou immatriculé.

Art. 2.1.35. Restitution des pièces de procédure après inscription

Le Registre naval belge remet au requérant l'exploit ou la copie du jugement, sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

Art. 2.1.36. Rang de titres présentés le même jour

Si plusieurs titres soumis à la publicité sont présentés le même jour au Registre naval belge aux fins d'inscription, le rang que ces titres ont entre eux se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel le Registre naval belge a mentionné la remise des titres au registre de dépôts.

Art. 2.1.37. Nullité des inscriptions

L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par le présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

1° indien het een eis in rechte betreft, het gerechtsdeurwaardersexploot en een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift;

2° indien het een vonnis betreft, twee door de griffier afgeleverde afschriften.

De Koning kan bepalen dat documenten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

Art. 2.1.34. Neerlegging van processtukken betreffende niet geregistreerde of teboekgestelde schepen

Ingeval het schip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd of teboekgesteld is, beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot of het afschrift van het vonnis in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving over zodra het schip is geregistreerd of teboekgesteld.

Art. 2.1.35. Teruggave van processtukken na inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister geeft aan de verzoeker het exploot respectievelijk een afschrift van het vonnis, waarop hij de verklaring aanbrengt dat de inschrijving gedaan is, terug.

Art. 2.1.36. Onderlinge rang van op dezelfde dag aanboden titels

Indien op dezelfde dag verscheidene aan openbaarmaking onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister ter inschrijving worden aangeboden, wordt hun onderlinge rang bepaald door het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging.

Art. 2.1.37. Nietigheid van inschrijvingen

Verzuim van een of meer van de in deze titel voorgeschreven formaliteiten, heeft alleen dan nietigheid van de inschrijving tot gevolg, wanneer daaruit nadeel voor derden ontstaat.

Art. 2.1.38. Responsabilité

§ 1. L'État belge est responsable du préjudice résultant :

1° du fait que le Registre naval belge refuse ou omette de procéder aux inscriptions ou aux dépôts requis, et du retard ainsi engendré ;

2° du fait que le Registre naval belge ne mentionne pas, dans les certificats, une ou plusieurs inscriptions relatives à des droits sur navires ;

3° du fait que le Registre naval belge refuse de délivrer un certificat, et du retard ainsi engendré.

L'État belge est déchargé de la responsabilité visée à l'alinéa précédent dans le cas où le refus, le défaut, le retard ou la non-mention découle de l'insuffisance des actes ou pièces produits ou remis au Registre naval.

§ 2. Des procès-verbaux des refus ou retards visés au paragraphe 1er, 1° et 3°, seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ par un huissier de justice.

Art. 2.1.39. 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.

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.

Titre 2 – Jaugeage

Art. 2.1.38. Aansprakelijkheid

§ 1. De Belgische Staat is aansprakelijk voor de schade die wordt veroorzaakt door:

1° de weigering of het verzuim van het Belgisch Scheepsregister tot een gevorderde inschrijving of neerlegging over te gaan, en de daarbij opgelopen vertraging;

2° het niet vermelden door het Belgisch Scheepsregister in een getuigschrift van een of meer inschrijvingen betreffende rechten op schepen;

3° de weigering van het Belgisch Scheepsregister een getuigschrift af te geven, en de daarbij opgelopen vertraging.

De Belgische Staat is van de in het vorige lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven ingeval de weigering, het verzuim, de vertraging of het ontbreken van de vermelding te wijten is aan de ontoereikendheid van de aan het Scheepsregister overlegde of aangeboden akten of stukken.

§ 2. Op aanvraag van de verzoeker wordt door een gerechtsdeurwaarder dadelijk proces-verbaal van de in paragraaf 1, 1° en 3° bedoelde weigering of vertraging opgemaakt.

Art. 2.1.39. 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.

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.

Titel 2 – Meting

Art. 2.2.1. Notions

§ 1. Dans ce titre, dans les dispositions du livre 8 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par par :

1° « État Partie à la Convention » : un État 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 ;

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 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 ;

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 État 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 dans le sens de tonnes brutes, jauge brute et tonnage brut.

Art. 2.2.2. Application matérielle

Art. 2.2.1. Begrippen

§ 1. In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:

1° "Verdragsluitende Staat": een Staat die gebonden is door het TMC-Verdrag;

2° "internationale meetbrief ": de meetbrief bedoeld in de artikelen 7 en 9 van het TMC-Verdrag;

3° "nationale meetbrief": de meetbrief uitgereikt uitsluitend op grond van deze titel;

4° "lengte": 96 procent van de totale lengte van de lastlijn op 85 procent van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is; bij zeeschepen die met stuurlast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen;

5° "brutotonnenmaat": de maat van de totale inhoud van een zeeschip;

6° "nettotonnenmaat": de maat van de nuttige capaciteit van een zeeschip;

7° "internationale reis": een zeereis van een land waarop het TMC-Verdrag van toepassing is, naar een buiten dat land gelegen haven of omgekeerd; te dien einde wordt elk gebied voor welks internationale betrekkingen een Verdragsluitende Staat verantwoordelijk is of waarover de Organisatie van de Verenigde Naties als gezagsorgaan het beheer uitoefent, als een afzonderlijk land beschouwd.

§ 2. In alle wetten en besluiten waarin zonder nadere bepaling de woorden "ton", "tonnenmaat" of "tonnage" worden gebruikt in verband met zeeschepen, moeten die woorden begrepen worden in de betekenis van brutoton, brutotonnenmaat respectievelijk brutotonnage.

Art. 2.2.2. Materiële toepassing

§ 1. Le présent titre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait s'appliquent aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins professionnelles.

§ 2. Le Roi peut déclarer applicables ce titre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait en tout ou en partie à d'autres navires que les navires de mer visés au paragraphe 1er, alinéa 1er.

Art. 2.2.3. Autre réglementation et interprétation

Le présent titre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait s'appliquent sous réserve de la Convention TMC et sont interprétés conformément à celle-ci.

Art. 2.2.4. Obligation d'avoir un certificat de jaugeage à bord

Un navire de mer belge doit être pourvu :

1° d'un certificat international de jaugeage, dans le cas où il présente une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et fait des voyages internationaux ; soit

2° d'un certificat national de jaugeage, dans le cas où il présente une longueur inférieure à 24 mètres ou ne fait pas de voyages internationaux.

Art. 2.2.5. Délivrance de certificats de jaugeage

Un certificat de jaugeage est délivré à la demande écrite du propriétaire du navire ou de son mandataire, par le Contrôle de la navigation contre le paiement d'une redevance.

Le Contrôle de la navigation peut néanmoins demander à l'autorité compétente d'un autre État Partie de déterminer les jauges brute et nette du navire de mer conformément à la Convention TMC et de délivrer un certificat international de jaugeage à l'usage de ce navire. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

Art. 2.2.6. Notification de modifications

Le propriétaire du navire ou son mandataire doit informer par écrit le Contrôle de la navigation de toute modification de l'aménagement, de la construction ou

§ 1. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 zijn van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

§ 2. De Koning kan deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren op andere schepen dan de in paragraaf 1, eerste lid bedoelde zeeschepen.

Art. 2.2.3. Andere regelgeving en uitlegging

Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 gelden onder voorbehoud van het TMC-Verdrag en worden in overeenstemming daarmee uitgelegd.

Art. 2.2.4. Verplichting een meetbrief aan boord te hebben

Een Belgisch zeeschip moet voorzien zijn van:

1° een internationale meetbrief, ingeval het een lengte heeft van 24 meter of meer, en internationale reizen maakt; hetzij

2° een nationale meetbrief, ingeval het een lengte heeft van minder dan 24 meter of ingeval het geen internationale reizen maakt.

Art. 2.2.5. Uitreiking van meetbrieven

Een meetbrief wordt op schriftelijke aanvraag van de scheepseigenaar of zijn lasthebber uitgereikt door de Scheepvaartcontrole tegen betaling van een retributie.

De Scheepvaartcontrole kan evenwel de bevoegde overheid van een andere Verdragsluitende Staat verzoeken de bruto- en nettotonnenmaat van het zeeschip vast te stellen overeenkomstig het TMC-Verdrag en ten behoeve van dat schip een internationale meetbrief af te geven. De daaraan verbonden kosten zijn ten laste van de scheepseigenaar of zijn lasthebber.

Art. 2.2.6. Kennisgeving van wijzigingen

De scheepseigenaar of zijn lasthebber moet de Scheepvaartcontrole schriftelijk kennis geven van elke wijziging van de inrichting, de bouw of de kenmerken

des caractéristiques du navire de mer, qui est de nature à changer la jauge brute ou la jauge nette.

Art. 2.2.7. Fin de la validité des certificats de jaugeage

§ 1. Un certificat international de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le Contrôle de la navigation si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire de mer est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de navigabilité pour navire à passagers, le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

§ 2. Un certificat international de jaugeage délivré par le Contrôle de la navigation à un navire de mer belge cesse d'être valable dans le cas où le navire de mer passe sous le pavillon d'un autre État.

Dans le cas où un navire de mer passe sous le pavillon d'un autre État Partie, le certificat international de jaugeage demeure toutefois valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle cet autre État délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage en fonction de la date plus rapprochée.

Le Contrôle de la navigation adresse à cet autre État, dès que possible après le changement de nationalité copie du certificat dont le navire de mer est pourvu à la date du changement, ainsi que des calculs des jauges correspondants.

§ 3. Un certificat national de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le Contrôle de la navigation dans le cas où le navire a subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, ou dans le cas où le navire passe sous le pavillon d'un autre État.

§ 4. Les paragraphes 2 et 3 ne sont pas applicables aux navires de mer dont le droit de battre pavillon belge est suspendu conformément à l'article 2.1.15, § 1er.

van het zeeschip waardoor de brutotonnenmaat of de nettotonnenmaat kan veranderen.

Art. 2.2.7. Einde van de geldigheid van meetbrieven

§ 1. Een internationale meetbrief verliest zijn geldigheid en wordt door de Scheepvaartcontrole ingetrokken wanneer zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden in de inrichting, de bouw, de capaciteit, het benutten van de ruimten, het totale aantal passagiers dat het zeeschip volgens zijn certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen mag vervoeren, het vastgestelde vrijboord of de toegestane diepgang, dat daaruit noodzakelijkerwijze een vermeerdering van de bruto- of nettotonnenmaat voortvloeit.

§ 2. Een door de Scheepvaartcontrole ten behoeve van een Belgisch zeeschip uitgereikte internationale meetbrief verliest zijn geldigheid ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht.

Ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Verdragsluitende Staat wordt gebracht, blijft de internationale meetbrief evenwel van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot het tijdstip waarop die andere Staat een andere internationale meetbrief ter vervanging uitreikt, naargelang welke tijdstip eerder valt.

De Scheepvaartcontrole doet zo spoedig mogelijk nadat het zeeschip de vlag van de andere Staat is gaan voeren, aan die andere Staat een afschrift toekomen van de op het tijdstip van de verandering van de vlag door het zeeschip gevoerde meetbrief, alsook een afschrift van de hierop betrekking hebbende berekening van de tonnenmaten.

§ 3. Een nationale meetbrief verliest zijn geldigheid en wordt door de Scheepvaartcontrole ingetrokken ingeval zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden aan het zeeschip dat daaruit noodzakelijkerwijze een vermeerdering van de brutotonnenmaat of de nettotonnenmaat voortvloeit of ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht.

§ 4. De paragrafen 2 en 3 zijn niet van toepassing op de zeeschepen waarvoor het recht de Belgische vlag te voeren werd geschorst overeenkomstig artikel 2.1.15, § 1.

Art. 2.2.8. Certificat de jaugeage de navires passés sous pavillon

§ 1. Le certificat international de jaugeage d'un navire de mer qui passe sous pavillon belge demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle le Contrôle de la navigation délivre en remplacement un certificat international de jaugeage, en fonction de la date plus rapprochée.

§ 2. Un navire de mer pour lequel aucun certificat international de jaugeage n'a été délivré et qui passe sous pavillon belge est rejaugé par le Contrôle de la navigation pour déterminer les jauges brute et nette.

Le Contrôle de la navigation délivre un certificat international de jaugeage ou un certificat national de jaugeage selon la distinction mentionnée à l'article 2.2.4.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne sont pas applicables aux navires de mer enregistrés dans un autre État qui ont été inscrits au registre des affrètements coque nue, conformément à l'article 2.1.16.

Art. 2.2.9. Délivrance d'un certificat de jaugeage à la demande d'une autorité étrangère

Le Contrôle de la navigation est autorisé à donner suite à la demande d'une autorité compétente d'un autre État Partie, de délivrer un certificat international de jaugeage à l'usage d'un navire de mer qui bat ou qui battra pavillon de cet État, et de déterminer à cet effet les jauges brute et nette du navire contre le paiement des frais.

Art. 2.2.10. Exhibition du certificat de jaugeage

À la première demande de l'autorité belge compétente, le commandant d'un navire de mer belge ou étranger, ou son mandataire, doit, à quelque endroit que ce soit dans les eaux belges, exhiber un certificat de jaugeage valable.

Est considéré comme un certificat de jaugeage valable :

1° le certificat international de jaugeage;

2° le certificat national de jaugeage ;

Art. 2.2.8. Meetbrief van ingevlagde schepen

§ 1. De internationale meetbrief van een zeeschip dat onder Belgische vlag wordt gebracht blijft van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot op het tijdstip waarop de Scheepvaartcontrole een internationale meetbrief ter vervanging uitreikt, naargelang welk tijdstip eerder valt.

§ 2. Een zeeschip waarvoor geen internationale meetbrief is uitgereikt en dat onder Belgische vlag wordt gebracht, wordt door de Scheepvaartcontrole opnieuw gemeten teneinde de bruto- en nettotonnenmaat vast te stellen.

De Scheepvaartcontrole reikt naargelang het in artikel 2.2.4 vermelde onderscheid een internationale meetbrief dan wel een nationale meetbrief uit.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op de in een andere Staat geregistreerde zeeschepen die in het rompbevrachtingsregister werden ingeschreven overeenkomstig artikel 2.1.16.

Art. 2.2.9. Uitreiking van een meetbrief op verzoek van een buitenlandse overheid

De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een andere Verdragsluitende Staat om een internationale meetbrief uit te reiken ten behoeve van een zeeschip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en daartoe tegen betaling van de kosten de bruto- en nettotonnenmaat van het zeeschip vast te stellen.

Art. 2.2.10. Vertoning van de meetbrief

Op het eerste verzoek van de bevoegde Belgische overheid moet de gezagvoerder van een Belgisch of vreemd zeeschip, of zijn lasthebber, gelijk waar in Belgische wateren, een geldige meetbrief vertonen.

Als geldige meetbrief wordt beschouwd:

1° de internationale meetbrief;

2° de nationale meetbrief;

3° tout autre certificat de jaugeage admis par le Contrôle de la navigation.

Art. 2.2.11. Détermination des jauges à défaut d'un certificat de jaugeage

À la requête du Contrôle de la navigation, il est procédé à la détermination des jauges brute et nette de tout navire de mer belge ou étranger qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 2.2.10, alinéa 2. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

Art. 2.2.12. Certificats de jaugeage Suez et Panama

§ 1. À la demande du propriétaire du navire ou de son mandataire, le Contrôle de la navigation peut délivrer un certificat de jaugeage spécial pour la navigation dans le canal de Suez ou de Panama, et ce, contre paiement d'une redevance.

En vue de la délivrance du certificat de jaugeage spécial visé à l'alinéa 1er, les jauges sont déterminées par le Contrôle de la navigation conformément aux prescriptions de jaugeage régissant les canaux concernés.

Le certificat de jaugeage doit mentionner conformément à quelles dispositions les jauges du navire de mer, au profit duquel le certificat de jaugeage a été délivré, ont été déterminées.

§ 2. L'article 2.2.6 est applicable dans le cas où le navire de mer est pourvu d'un certificat de jaugeage spécial visé au paragraphe 1er.

Art. 2.2.13. Demande de jaugeage correctif

Dans le cas où le demandeur d'un certificat de jaugeage estime que les jauges brute ou nette mentionnées dans le certificat de jaugeage ne sont pas correctement déterminées, il peut demander par écrit au Contrôle de la navigation dans les quatorze jours de la délivrance du certificat qu'il soit procédé à un nouveau jaugeage.

Pour procéder à ce second jaugeage, le Contrôle de la navigation désigne un membre du personnel qui n'a pas participé au premier.

3° elke andere door de Scheepvaartcontrole aanvaarde meetbrief.

Art. 2.2.11. Vaststelling van de tonnenmaat bij gebrek aan een meetbrief

Op vordering van de Scheepvaartcontrole wordt de bruto- en nettotonnenmaat vastgesteld van elk Belgisch of vreemd zeeschip dat niet is voorzien van een geldige meetbrief als bedoeld in artikel 2.2.10, tweede lid. De daaraan verbonden kosten zijn ten laste van de scheepseigenaar of zijn lasthebber.

Art. 2.2.12. Suez- en Panamameetbrieven

§ 1. Op verzoek van de scheepseigenaar of zijn lasthebber kan de Scheepvaartcontrole tegen betaling van een retributie een bijzondere meetbrief uitreiken voor de vaart door het Suez- of Panamakanaal.

Met het oog op de uitreiking van de in het eerste lid bedoelde bijzondere meetbrief worden de tonnenmaten door de Scheepvaartcontrole vastgesteld overeenkomstig de metingsvoorschriften voor het betrokken kanaal.

De meetbrief moet vermelden overeenkomstig welke bepalingen de tonnenmaten van het zeeschip waarvoor de meetbrief is uitgereikt, zijn vastgesteld.

§ 2. Artikel 2.2.6 is van toepassing ingeval het zeeschip van een in paragraaf 1 bedoelde bijzondere meetbrief is voorzien.

Art. 2.2.13. Verzoek om een corrigerende meting

Ingeval de aanvrager van een meetbrief meent dat de daarin vermelde bruto- of nettotonnenmaat niet juist is, kan hij de Scheepvaartcontrole binnen de veertien dagen na uitreiking van de meetbrief schriftelijk om een nieuwe meting verzoeken.

Voor die tweede meting wijst de Scheepvaartcontrole een personeelslid aan dat niet aan de eerste meting heeft deelgenomen.

En cas de différence entre les jaugeages, aucune redevance pour le nouveau jaugeage n'est due.

Art. 2.2.14. Redevances

§ 1. Pour la détermination des jauges brute et nette, la délivrance du certificat de jaugeage, l'accomplissement des formalités et d'autres services délivrés par le Contrôle de la navigation en lien avec le jaugeage des navires :

1° une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État ;

2° le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire peuvent être tenus de rembourser à l'État les frais engendrés.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception de celles-ci, ainsi que les modalités de remboursement des frais engendrés.

§ 2. Sauf dans le cas d'un nouveau jaugeage, tel que visé à l'article 2.2.13, alinéa 3, il n'est délivré de certificat de jaugeage que sur la production de la preuve du paiement de la redevance ou du remboursement des frais.

Art. 2.2.15. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

1° les modalités de détermination des jauges brute et nette pour la délivrance du certificat international de jaugeage et du certificat national de jaugeage ;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat international de jaugeage et du certificat national de jaugeage ;

3° les modalités de la demande, de la délivrance et du retrait des certificats de jaugeage ;

4° les dispositions du présent titre qui ne s'appliquent pas à certains types de navires.

Titre 3 – Sécurité

Chapitre 1 – Dispositions générales

Ingeval de metingen van elkaar verschillen is voor de nieuwe meting geen retributie verschuldigd.

Art. 2.2.14. Retributies

§ 1. Voor de vaststelling van de bruto- en nettotonnenmaat, de uitreiking van een meetbrief, de vervulling van formaliteiten en andere door de Scheepvaartcontrole in verband met de scheepsmeting verstrekte diensten kan:

1° een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat;

2° de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde worden verplicht aan de Staat de gemaakte onkosten terug te betalen.

De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan, alsook de nadere regels voor de terugbetaling van de gemaakte onkosten.

§ 2. Behalve in het geval van een nieuwe meting als bedoeld in artikel 2.2.13, derde lid, wordt geen meetbrief uitgereikt dan op overlegging van het bewijs van betaling van de retributie of van terugbetaling van de kosten.

Art. 2.2.15. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de nadere regels voor het vaststellen van de bruto- en nettotonnenmaat met het oog op de uitreiking van de internationale meetbrief en van de nationale meetbrief;

2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van de internationale meetbrief en de nationale meetbrief;

3° de nadere regels in verband met de aanvraag, de uitreiking en de intrekking van de meetbrieven;

4° welke bepalingen van deze titel niet van toepassing zijn op bepaalde types van schepen.

Titel 3 – Veiligheid

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. 2.3.1. Notions

§ 1. Dans ce titre, dans les dispositions du livre 8 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 de ce titre et des dispositions du livre 8 y ont trait , l'armateur, l'usager du navire, le locataire du navire, l'exploitant du navire et celui qui a en possession le navire est assimilé au propriétaire du navire.

§ 3. Pour l'application de ce titre et des dispositions du livre 8 qui y ont trait, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.

Art. 2.3.2. Application matérielle

Le présent titre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait s'appliquent aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins commerciales ou professionnelles.

Art. 2.3.3. Autre réglementation et interprétation

§ 1. Ce titre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait s'appliquent sous réserve de la Convention CSC, de la Convention LL, du Protocole LL 1988, de la Convention MLC, de la Convention SFV, de la Convention SOLAS, du Protocole SOLAS 1978 et du Protocole SOLAS 1988, et sont interprétés conformément à ceux-ci.

§ 2. Le présent titre s'applique sans préjudice de 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.

Article 2.3.4. Traitement des navires d'États non contractants

Dans le cas où un navire de mer bat pavillon d'un État non partie d'un ou de plusieurs des actes visés à l'article 2.3.3, § 1, le Contrôle de la navigation veille à

Art. 2.3.1. Begrippen

§ 1. In deze titel, in de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt onder "erkende organisatie" verstaan, 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.

§ 2. Voor de toepassing van deze titel en de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 worden de reder, de scheepsgebruiker, de scheepshuurder, de scheepsexploitant en hij die het schip in bezit heeft met de scheepseigenaar gelijkgesteld.

§ 3. Voor de toepassing van deze titel en de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt een amfibievoertuig, in afwijking van artikel 1.1.3, § 1, beschouwd als een schip.

Art. 2.3.2. Materiële toepassing

Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 zijn van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

Art. 2.3.3. Andere regelgeving en uitlegging

§ 1. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 gelden onder voorbehoud van het CSC-Verdrag, het LL-Verdrag, het LL-Protocol 1988, het MLC-Verdrag, het SFV-Verdrag, het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978 en het SOLAS-Protocol 1988 en worden in overeenstemming daarmee uitgelegd.

§ 2. Deze 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.

Artikel 2.3.4. Behandeling van schepen van niet-Verdragstaten

Ingeval een zeeschip de vlag van een Staat voert die geen partij is bij een of meer van de in artikel 2.3.3, § 1, bedoelde akten, ziet de Scheepvaartcontrole erop toe

ce qu'il n'obtienne pas de traitement plus favorable qu'un navire battant pavillon d'un État partie à la convention concernée.

Art. 2.3.5. Redevances

Pour la visite d'un navire, la délivrance d'un certificat ou une autorisation de départ, l'accomplissement des formalités et autres services fournis par le Contrôle de la navigation en lien avec la sécurité des navires, une redevance peut être prélevée dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Chapitre 2 – Navires de mer

Section 1 - Exigences de sécurité

Art. 2.3.6. Obligation générale en matière de sécurité et de certificat

§ 1. Aucun navire de mer belge ou étranger ne peut prendre la mer à partir d'un port belge ou naviguer dans les eaux maritimes belges ou dans les eaux intérieures belges et aucun navire de mer ne peut prendre la mer à l'étranger sous pavillon belge sans être en état de sécurité.

§ 2. Sous réserve des articles 2.3.7 et 2.3.8, aucun navire de mer n'est autorisé à battre pavillon belge s'il n'est pourvu du certificat en cours de validité visé à l'article 2.3.10 ou 2.3.11, ainsi que des certificats en cours de validité visés à l'article 2.3.14, 1°.

Art. 2.3.7. Régime spécial pour certains navires côtiers

Les navires de mer belges naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte doivent être munis d'un certificat de navigabilité pour navigation restreinte côtière qui n'est valable que pour la zone qui y est indiquée.

Le certificat est délivré et la durée de sa validité est prorogée, le cas échéant, conformément à l'article 2.3.10, § 3, par les contrôleurs de la navigation.

dat het geen gunstiger behandeling krijgt dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij het betrokken verdrag.

Art. 2.3.5. Retributies

Voor de schouwing van een schip, de uitreiking van een certificaat of een toelating tot afvaart, de vervulling van formaliteiten en andere door de Scheepvaartcontrole in verband met de scheepsveiligheid verstrekte diensten 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.

Hoofdstuk 2 – Zeeschepen

Afdeling 1 – Veiligheidseisen

Art. 2.3.6. Algemene veiligheids- en certificaatplicht

§ 1. Geen Belgisch of vreemd zeeschip mag vanuit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeewateren of op de Belgische binnenwateren varen, en geen zeeschip mag in het buitenland onder Belgische vlag zee kiezen, als het niet in staat van veiligheid is.

§ 2. Onder voorbehoud van de artikelen 2.3.7 en 2.3.8 mag geen zeeschip onder Belgische vlag varen indien het niet voorzien is van een in artikel 2.3.10 of 2.3.11 bedoeld geldig certificaat en van de in artikel 2.3.14, 1° bedoelde geldige certificaten.

Art. 2.3.7. Bijzondere regeling voor bepaalde kustvaarders

Belgische zeeschepen die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs een kust varen moeten voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor beperkte vaart langs de kust, dat alleen voor het daarop vermeld gebied geldig is.

Het certificaat wordt uitgereikt door de scheepvaartcontroleurs en de geldigheidsduur ervan wordt desgevallend door hen verlengd overeenkomstig artikel 2.3.10, § 3.

Sous réserve de l'article 2.3.9, le Roi fixe les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation déterminent les limites d'une zone de navigation restreinte.

Art. 2.3.8. Régime spécial pour les voyages spéciaux

Les navires de mer qui entreprennent un voyage spécial doivent être munis d'une autorisation de départ fournie pour la durée et aux conditions fixées par les contrôleurs de la navigation.

L'autorisation de départ n'est fournie que si le voyage spécial ne présente aucun danger pour la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou pour l'environnement marin.

À l'étranger, l'autorisation de départ n'est donnée que sur rapport favorable d'experts d'un organisme agréé désignés par les contrôleurs de la navigation.

Les navires ayant à bord une autorisation de départ ne doivent pas être munis d'un certificat de navigabilité.

Art. 2.3.9. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

1° en fonction du service et de la navigation auxquels un navire de mer est destiné, les conditions dans lesquelles un navire de mer doit se trouver pour être en état de sécurité, en particulier les prescriptions relatives :

a) à la construction et l'état d'entretien ;

b) aux moyens de sauvetage ;

c) aux agrès et apparaux, aux objets d'armement, aux pièces détachées, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange ;

d) aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation et aux moyens de télécommunication;

e) aux machines de propulsion, dont les moteurs et les groupes électrogènes de secours, de même qu'aux appareils mécaniques et électriques et aux chaudières ;

Onder voorbehoud van artikel 2.3.9, stelt de Koning de voorwaarden vast waaronder de scheepvaartcontroleurs de grenzen van een beperkt vaargebied bepalen.

Art. 2.3.8. Bijzondere regeling voor bijzondere reizen

Zeeschepen die een bijzondere reis ondernemen moeten voorzien zijn van een toelating tot afvaart die wordt verstrekt voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door de scheepvaartcontroleurs.

De toelating tot afvaart wordt alleen verstrekt als de bijzondere reis geen gevaar oplevert voor de veiligheid van de bemanning, de passagiers, de lading of het marien milieu.

In het buitenland wordt de toelating tot afvaart alleen verleend op gunstig verslag van door de scheepvaartcontroleurs aangeduide deskundigen van een erkende organisatie.

De schepen welke de toelating tot afvaart aan boord hebben, moeten niet van een certificaat van deugdelijkheid voorzien zijn.

Art. 2.3.9. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° met inachtneming van de dienst en de vaart waartoe het zeeschip is bestemd, de voorwaarden waaraan het zeeschip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, in het bijzonder de voorschriften betreffende:

a) de bouw en de staat van onderhoud;

b) de reddingsmiddelen;

c) zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de reserveonderdelen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken;

d) de zeevaartinstrumenten, de seintoestellen en de telecommunicatiemiddelen;

e) de voortstuwingsmachines, waaronder de motoren en de noodaggregaten, alsook de mechanische en de elektrische toestellen en de stoomketels;

f) à l'aptitude physique, aux brevets, permis et autres attestations de même nature, qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, au nombre de membres d'équipage, ainsi qu'à la composition de l'équipage ;

g) au nombre de passagers qui peuvent être transportés ;

h) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité ;

i) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord ;

j) à la stabilité, à l'arrimage, au lestage et à la sollicitation de la structure du navire ;

k) aux engins de levage ;

2° les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, dans des cas particuliers, accorder une dispense d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés d'exécution ;

3° la mesure dans laquelle les navires de mer doivent satisfaire aux dispositions établies en vertu du 1°, ainsi que les attributions des contrôleurs de la navigation ;

4° les obligations des commandants et autres personnes embarquées ainsi que des propriétaires de navire, relatives à la sécurité des navires de mer ;

5° les conditions auxquelles les organismes peuvent être agréés et mandatées à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites des navires de mer belges afférentes à des certificats concernant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires de mer et, le cas échéant, à délivrer ou à renouveler ces certificats ;

6° des règles spéciales pour des navires sans équipage.

Section 2 – Certificats

Art. 2.3.10. Certificat de navigabilité

§ 1. Le certificat de navigabilité est délivré par le Contrôle de la navigation.

f) de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de kapitein en van de bemanning, het aantal bemanningsleden, alsook de samenstelling van de bemanning;

g) het aantal passagiers die vervoerd mogen worden;

h) de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;

i) de diepgangschalen en de vrijboordmerken;

j) de stabiliteit, het stuwen, het ballasten en de belasting van de scheepsstructuur;

k) het laad- en losgerei;

2° de voorwaarden waaronder de scheepvaartcontroleurs, in bijzondere gevallen, ontheffing kunnen verlenen van de toepassing van een of meer bepalingen van de uitvoeringsbesluiten;

3° de mate waarin de zeeschepen moeten voldoen aan de krachtens het 1° vastgestelde voorschriften, alsook de bevoegdheden welke de scheepvaartcontroleurs ter zake hebben;

4° de verplichtingen van de gezagvoerders en andere opvarenden alsook van de scheepseigenaars in verband met de veiligheid van zeeschepen;

5° de voorwaarden waaronder de organisaties kunnen worden erkend en gemachtigd tot het uitvoeren van gehele of gedeeltelijke inspecties en controles van Belgische zeeschepen in verband met certificaten met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart en het voorkomen van verontreiniging door zeeschepen en, in voorkomend geval, tot het uitreiken en vernieuwen van die certificaten;

6° bijzondere regels voor onbemande schepen.

Afdeling 2 – Certificaten

Art. 2.3.10. Certificaat van deugdelijkheid

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt uitgereikt door de Scheepvaartcontrole.

Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de ce titre et des arrêtés pris en exécution de celui-ci.

§ 2. Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité est demandé et délivré, ainsi que la teneur et la durée de la validité de celui-ci.

§ 3. La validité du certificat de navigabilité peut faire l'objet d'une seule prolongation par les contrôleurs de la navigation, d'une durée maximale d'un mois. Elle n'est pas renouvelable.

Le contrôleur de la navigation fait mention de la prolongation sur le certificat.

§ 4. Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans le cas où un ou plusieurs des certificats internationaux requis conformément à l'article 2.3.14 cessent d'être valables pour quelque raison que ce soit.

Art. 2.3.11. Certificat provisoire de navigabilité

§ 1. Lorsqu'un navire de mer est mis sous pavillon belge à l'étranger et que le Contrôle de la navigation est dans l'impossibilité de délivrer un certificat de navigabilité, le navire de mer doit être muni d'un certificat provisoire de navigabilité.

Ce certificat est délivré par le Contrôle de la navigation sur rapport favorable d'une organisation reconnue.

Le certificat provisoire peut toutefois être délivré sans intervention d'un organisme agréé si le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire produit des certificats étrangers en cours de validité, nationaux ou internationaux, attestant qu'il a été satisfait à tous les points couverts par le certificat de navigabilité.

§ 2. Lorsqu'un navire de mer belge se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité avant la date d'expiration, le cas échéant prorogée conformément à l'article 2.3.10, § 3, il doit être pourvu d'un certificat provisoire de navigabilité délivré

Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het zeeschip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van deze titel en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan.

§ 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van deugdelijkheid wordt aangevraagd en uitgereikt, alsook de inhoud en de geldigheidsduur ervan.

§ 3. De geldigheid van het certificaat van deugdelijkheid mag door de scheepvaartcontroleurs eenmaal voor ten hoogste een maand worden verlengd. Deze verlenging mag niet worden hernieuwd.

De scheepvaartcontroleur maakt van de verlenging melding op het certificaat.

§ 4. Het certificaat van deugdelijkheid verliest van rechtswege zijn geldigheid ingeval een of meer overeenkomstig artikel 2.3.14 vereiste internationale certificaten, om welke reden ook, niet meer geldig is of zijn.

Art. 2.3.11. Voorlopig certificaat van deugdelijkheid

§ 1. Wanneer een zeeschip in het buitenland onder Belgische vlag wordt gebracht en de Scheepvaartcontrole niet voor een certificaat van deugdelijkheid kan zorgen, moet het zeeschip voorzien zijn van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

Dit certificaat wordt door de Scheepvaartcontrole uitgereikt op gunstig verslag van een erkende organisatie.

Het voorlopig certificaat kan evenwel zonder de tussenkomst van een erkende organisatie worden uitgereikt indien de gezagvoerder of een andere vertegenwoordiger van de scheepseigenaar geldige vreemde nationale of internationale certificaten overlegt waaruit blijkt dat voldaan is aan alle punten welke door het certificaat van deugdelijkheid zijn gedekt.

§ 2. Wanneer een Belgisch zeeschip zich in het buitenland bevindt en zijn certificaat van deugdelijkheid vóór de vervaldatum, welke in voorkomend geval overeenkomstig artikel 2.3.10, § 3 is uitgesteld, niet kan worden vernieuwd, moet het

par le Contrôle de la navigation sur rapport favorable d'un organisme agréé.

§ 3. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tout cas à l'arrivée du navire de mer dans un port belge ou, pour les navires de mer visés à l'article 2.3.12, à l'arrivée du navire de mer dans le port où celui-ci relâche le plus fréquemment dans le cas où il y arrive avant d'atteindre un port belge.

Art. 2.3.12. Navires de mer belges ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge

§ 1. Le certificat de navigabilité d'un navire de mer belge ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge peut être délivré par le Contrôle de la navigation conformément à l'article 2.3.11, § 1er, deuxième alinéa.

Dans le cas où le navire de mer ne se trouve pas dans un port belge et se trouve dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité endéans le délai prescrit, il sera fait application de l'article 2.3.11, § 2 par analogie.

§ 2. Dans le cas où un navire de mer belge qui ne rejoint jamais ou qui ne rejoint qu'exceptionnellement un port belge ne peut pas satisfaire aux conditions visées au paragraphe 1er, les contrôleurs de la navigation déterminent la procédure pour l'obtention du certificat de navigabilité. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance redevable conformément à l'article 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.

§ 3. L'article 2.3.11, § 3, est d'application par analogie à la délivrance des certificats visés au présent article.

Art. 2.3.13. Conséquences d'avaries et de modifications

§ 1. 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

worden voorzien van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid dat door de Scheepvaartcontrole wordt uitgereikt op gunstig verslag van een erkende organisatie.

§ 3. De geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid verstrijkt in elk geval bij aankomst van het zeeschip in een Belgische haven of, voor de zeeschepen bedoeld in artikel 2.3.12, bij aankomst van het zeeschip in de haven welke het meestal aanloopt, ingeval het daar aankomt voordat het een Belgische haven bereikt.

Art. 2.3.12. Belgische schepen die nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aanlopen

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid van een Belgisch zeeschip dat nooit of alleen bij uitzondering een Belgische haven aanloopt, kan door de Scheepvaartcontrole worden uitgereikt overeenkomstig artikel 2.3.11, § 1, tweede lid.

Ingeval het zeeschip zich niet in een Belgische haven bevindt en het in de onmogelijkheid verkeert zijn certificaat van deugdelijkheid binnen de voorgeschreven termijn te vernieuwen, is artikel 2.3.11, § 2 van overeenkomstige toepassing.

§ 2. Ingeval een Belgisch zeeschip dat nooit of alleen bij uitzondering een Belgische haven aanloopt, niet aan de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden kan voldoen, wordt de procedure voor het bekomen van het certificaat van deugdelijkheid geregeld door de scheepvaartcontroleurs. De scheepvaartcontroleurs kunnen hiertoe zich naar het schip begeven. Onverminderd de retributie verschuldigd overeenkomstig artikel 2.3.5 worden de onkosten waaronder verblijfs- en reiskosten vergoed door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde.

§ 3. Artikel 2.3.11, § 3 is op de uitreiking van in dit artikel bedoelde certificaten van overeenkomstige toepassing.

Art. 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

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.

§ 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 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.

À 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 redevable conformément à l'article 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.

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.

Art. 2.3.14. Arrêtés d'exécution

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.

§ 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 overeenkomstig artikel 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.

§ 3. Een afschrift van de verslagen en verklaringen van de deskundigen moet onmiddellijk worden gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.

Art. 2.3.14. Uitvoeringsbesluiten

Le Roi détermine :

1° les certificats internationaux dont chaque navire de mer belge doit être pourvu, suivant la catégorie dans laquelle il est rangé par l'arrêté concerné et conformément aux règles et conditions qui y sont prévues ;

2° les conditions dans lesquelles les certificats internationaux sont délivrés aux navires de mer étrangers conformément aux conventions internationales auxquelles la Belgique est partie ;

3° la teneur et la durée de validité des certificats visés aux 1° et 2°.

Art. 2.3.15. Experts et classification

§ 1. Tout navire de mer inscrit au registre d'un organisme agréé et qui y est rangé dans la plus haute classe de sa catégorie est dispensé des constatations à effectuer par le Contrôle de la navigation ou par l'expert ou les experts sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance dudit organisme.

La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger.

Les contrôleurs de la navigation peuvent toutefois vérifier si les conditions déterminées pour l'obtention du certificat de classification ou d'autres certificats ont été observées et, au besoin, imposer des constatations complémentaires.

§ 2. Le Roi autorise l'organisme agréé à exécuter les tâches dans le présent chapitre et désigne quels sont les services publics étrangers compétents dont les certificats peuvent être acceptés, et détermine les conditions dans lesquelles ils peuvent l'être.

Titre 4 – Statut réel

Art. 2.4.1. Application internationale

§ 1. Les droits sur un navire sont régis par :

1° le droit de l'État du registre d'origine du navire inscrit dans un registre d'affrètements coque nue ;

De Koning bepaalt:

1° de internationale certificaten waarvan elk Belgisch zeeschip moet voorzien zijn naargelang van de categorie waarin het bij het betrokken besluit is gerangschikt en overeenkomstig de daarin gestelde regels en voorwaarden;

2° de voorwaarden waaronder internationale certificaten aan vreemde zeeschepen worden uitgereikt overeenkomstig de internationale verdragen waarbij België partij is;

3° de inhoud en de geldigheidsduur van de onder 1° en 2° bedoelde certificaten.

Art. 2.3.15. Deskundigen en classificatie

§ 1. Elk zeeschip dat is ingeschreven in een register van een erkende organisatie en dat er in de hoogste klasse van zijn categorie is ondergebracht, is ontslagen van de door de Scheepvaartcontrole of door de deskundige of deskundigen te verrichten vaststellingen betreffende de punten waarover door die organisatie toezicht is uitgeoefend.

Dezelfde vrijstelling kan worden verleend wanneer certificaten worden uitgereikt door een bevoegde vreemde openbare dienst.

De scheepvaartcontroleurs kunnen evenwel nazien of de voorwaarden bepaald voor het bekomen van het classificatiecertificaat of van andere certificaten zijn vervuld en, zo nodig, nadere vaststellingen gelasten.

§ 2. De Koning machtigt de erkende organisatie om de taken in dit hoofdstuk uit te voeren en duidt de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard, en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

Titel 4 – Zaakstatuut

Art. 2.4.1. Internationale toepassing

§ 1. De rechten op een schip worden beheerst door:

1° het recht van de Staat van het register van oorsprong van het in een rompbevrachtingsregister ingeschreven schip;

2° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'État où le navire est enregistré ou immatriculé ;

3° faute d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit de l'État du port d'attache du navire ;

4° faute de port d'attache, le droit de l'État où le navire est habituellement utilisé ou, si cet État ne peut pas être déterminé, le droit de l'État où le navire se trouve.

§ 2. Les droits sur un navire en construction ou en transformation sont régis par le droit de l'État où le navire est enregistré ou immatriculé et, faute d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'État où le navire est, respectivement, construit ou transformé.

En vue de l'application du présent article, un navire en construction ou en transformation est considéré comme un navire dès la signature du contrat, respectivement, de construction ou de transformation.

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit qui s'applique au moment où les droits sur le navire sont invoqués.

Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier :

1° le caractère mobilier ou immobilier du navire ;

2° ce qui constitue un élément du navire ou un accessoire du navire ;

3° quels droits peuvent exister sur un navire, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits ;

4° de quelle façon ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent, et quel est leur rapport réciproque ;

2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, het recht van de Staat waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is;

3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, het recht van de Staat waar de thuishaven van het schip gelegen is;

4° bij gebreke van een thuishaven, het recht van de Staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, het recht van de Staat waar het schip zich bevindt.

§ 2. De rechten op een schip in aanbouw of in verbouwing worden beheerst door het recht van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld en, bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar het schip wordt gebouwd of verbouwd.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een schip in aanbouw of in verbouwing als schip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

§ 3. Het in het vorige paragrafen bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen.

De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

§ 4. Het in de vorige paragrafen bedoelde recht bepaalt in het bijzonder:

1° of het schip roerend of onroerend is;

2° wat een bestanddeel en een toebehoren van het schip is;

3° welke rechten op een schip kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

4° op welke wijze die rechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

5° les titulaires de ces droits ;

6° la disponibilité de ces droits ;

7° la publication et l'opposabilité de ces droits ;

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent également aux droits sur les navires en construction ou en transformation.

Art. 2.4.2. Autre réglementation

Ne s'appliquent pas aux navires :

1° l'article 531 du Code civil ;

2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

Art. 2.4.3. Clauses dérogatoires

Les dispositions qui dérogent au présent titre sont nulles.

Art. 2.4.4. Biens meubles

Les navires sont meubles.

Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.

Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

Art. 2.4.5. Manières dont on acquiert la propriété

§ 1. La propriété d'un navire s'acquiert :

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. Un navire enregistré ou immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de navires enregistrés ou immatriculés, la possession ne vaut pas titre.

Le possesseur d'un navire non enregistré ou non immatriculé n'acquiert des droits sur ce navire que par

5° de titularissen van die rechten;

6° de beschikbaarheid van die rechten;

7° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die rechten.

§ 5. De paragrafen 3 en 4 zijn van overeenkomstige toepassing op rechten op schepen in aanbouw of in verbouwing.

Art. 2.4.2. Andere regelgeving

Zijn niet van toepassing op schepen:

1° artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek;

2° artikel 87 en 89 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

Art. 2.4.3. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van deze titel zijn nietig.

Art. 2.4.4. Roerend goed

Schepen zijn roerende goederen.

Zij worden alleen onroerend door incorporatie wanneer zij daardoor een vast tuig worden.

Zij worden niet onroerend door bestemming.

Art. 2.4.5. Verkrijging van eigendom

§ 1. De eigendom van een schip wordt verkregen:

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. Een geregistreerd of teboekstaand schip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.

§ 3. Met betrekking tot een geregistreerd of teboekstaand schip geldt het bezit niet als titel.

De bezitter van een niet geregistreerd of niet teboekstaand schip verkrijgt slechts rechten op dat

prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.

Art. 2.4.6. Preuve de la propriété

Sous réserve d'autres dispositions relatives à la preuve et à l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre naval, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des dispositions relatives à l'enregistrement ou à l'immatriculation des navires dans un registre naval ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un navire des présomptions de fait concernant la propriété du navire.

Art. 2.4.7. Autres droits sur les navires

§ 1. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit terrestre sur des meubles peuvent être constitués sur des navires.

En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des navires.

§ 2. L'article 2.4.6 s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des navires, aux droits personnels sur des navires et à la gestion nautique.

Art. 2.4.8. Droits sur éléments et accessoires des navires

Les droits sur un navire s'étendent aux éléments du navire et, à moins de convention contraire, aux accessoires du navire.

Titre 5 – Sûretés sur navires

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art. 2.5.1. Application internationale

§ 1. Les droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière sur un navire ou sur un navire en construction sont régis par le droit de l'État où, respectivement, le navire ou le navire en construction a été enregistré ou immatriculé.

schip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.

Art. 2.4.6. Bewijs van eigendom

Onder voorbehoud van 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 registratie of de teboekstelling van schepen in een scheepsregister opgenomen vermeldingen en uit door een overheid uitgereikte documenten betreffende een schip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat schip afleiden.

Art. 2.4.7. Andere rechten op schepen

§ 1. Op schepen kunnen alle beperkte zakelijke rechten worden gevestigd die naar landrecht kunnen worden gevestigd op roerende goederen.

Bovendien kan op schepen een recht van bewoning worden gevestigd.

§ 2. Artikel 2.4.6 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten op schepen, persoonlijke rechten op schepen en het rederschap van overeenkomstige toepassing.

Art. 2.4.8. Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren

De rechten op een schip strekken zich uit tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren.

Titel 5 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. 2.5.1. Internationale toepassing

§ 1. Voorrangsrechten, voorrechten, hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op een schip of een schip in aanbouw worden beheerst door het recht van de Staat waar het schip respectievelijk het schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld.

En cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue, le droit de l'État du registre d'origine continue de s'appliquer.

Le droit visé aux alinéas précédents est le droit applicable lorsque les droits sur le navire sont invoqués. Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment :

1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un navire, un navire en construction ou un navire en transformation, ainsi que la nature et le contenu de ces sûretés ;

2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent, et leurs rapports mutuels ;

3° les titulaires de ces sûretés ;

4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés ;

5° leurs rangs respectifs, sous réserve du paragraphe 2.

§ 2. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention sur navires est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel le navire, le navire en construction ou le navire en transformation se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

§ 3. La procédure relative à l'exercice des sûretés sur navires est régie par le droit de l'État du tribunal devant lequel elle est menée.

§ 4. En vue de l'application du présent article, un navire en construction ou en transformation est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

In geval van inschrijving in een rompbevrachtingsregister, blijft het recht van de Staat van het register van oorsprong gelden.

Het in de vorige leden bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen. De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

Het in de vorige leden bedoelde recht regelt in het bijzonder:

1° welke van de in het eerste lid bedoelde zekerheidsrechten op een schip of een schip in aanbouw of in verbouwing kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

3° de titularissen van die zekerheidsrechten;

4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;

5° onder voorbehoud van paragraaf 2, hun onderlinge rang.

§ 2. De tegenstelbaarheid aan derden van scheepsretentierechten wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan het schip of het schip in aanbouw of in verbouwing zich bevindt op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De rechtspleging ter zake van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten wordt beheerst door het recht van de Staat voor de rechtbank waarvan zij wordt gevoerd.

§ 4. Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een schip in aanbouw of in verbouwing als schip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

Art. 2.5.2. Interprétation

Les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires et les droits de rétention sur navires sont interprétés de manière restrictive.

Art. 2.5.3. Autre réglementation

§ 1. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° du Règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité ;

2° de l'article 119 du Code de droit international privé.

§ 2. Sauf dérogation expresse, la loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés sur navires.

Art. 2.5.4. Dispositions dérogatoires

Sauf exception expresse, les clauses qui dérogent au présent titre sont nulles.

Art. 2.5.5. Types de sûretés sur navires

§ 1. Sous réserve d'une clause de réserve de propriété, les droits de priorité entre les créanciers d'un navire, un navire en construction ou un navire en transformation résultent exclusivement de sûretés sur navires ou d'un gage visé au paragraphe 2.

En vue de l'application du présent article, un navire en construction ou en transformation est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

§ 2. Seul un navire non enregistré ou non immatriculé peut faire l'objet d'un gage au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

Art. 2.5.6. Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires résultent de la loi et sont attachés à la qualité de la créance. Ils ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

Art. 2.5.2. Uitlegging

De scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten en scheepsretentierechten worden uitgelegd in beperkende zin.

Art. 2.5.3. Andere regelgeving

§ 1. Deze titel geldt onverminderd:

1° Verordening (EG) nr. 1346/2000 van de Raad van 29 mei 2000 betreffende insolventieprocedures;

2° artikel 119 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijking is de Hypotheekwet niet van toepassing op scheepszekerheidsrechten.

Art. 2.5.4. Afwijkende bedingen

Behoudens uitdrukkelijke uitzondering, zijn bedingen die van deze titel afwijken nietig.

Art. 2.5.5. Soorten zekerheden op schepen

§ 1. Onder voorbehoud van een beding van eigendomsvoorbehoud, vloeit voorrang tussen de schuldeisers van een schip of een schip in aanbouw of in verbouwing uitsluitend voort uit scheepszekerheidsrechten of uit een pandrecht bedoeld in paragraaf 2.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een schip in aanbouw of in verbouwing als schip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

§ 2. Uitsluitend een niet-geregistreerd of niet-teboekstaand schip kan het voorwerp zijn van een pandrecht in de zin van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

Art. 2.5.6. Ontstaan en bewijs van scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet en zijn verbonden aan de aard van de schuldvordering. Zij zijn aan geen formaliteit en aan geen bijzonder bewijsvoorschrift onderworpen.

Art. 2.5.7. Qualité du débiteur

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit armateur du navire, du navire en construction ou du navire en transformation, soit employeur du membre d'équipage concerné.

Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé désaisi du navire par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de priorité sur navire ou privilège sur navire ne peut être exercé.

En vue de l'application du présent article, un navire en construction ou en restauration est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

Art. 2.5.8. Cession et subrogation

La cession d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, entraîne la cession du droit de priorité sur navire ou du privilège sur navire.

Art. 2.5.9. Droit de suite

§ 1. Les sûretés sur navires suivent le navire, nonobstant tout changement de propriété, d'enregistrement, d'immatriculation ou de pavillon.

§ 2. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre le navire grevé.

Art. 2.5.10. Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires

Les privilèges sur navires et les hypothèques sur navires s'éteignent :

1° par l'extinction de l'obligation principale ;

Art. 2.5.7. Hoedanigheid van de schuldenaar

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan wanneer de schuldenaar hetzij eigenaar, hetzij mede-eigenaar, hetzij reder van het schip of het schip in aanbouw of in verbouwing, hetzij werkgever van het betrokken bemanningslid is.

Indien de schuldenaar evenwel buiten het bezit van het schip is gesteld door een onrechtmatige daad en de schuldeiser of zijn rechtsopvolger niet te goeder trouw is, kan geen scheepsvoorrangsrecht of scheepsvoorrecht worden uitgeoefend.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een schip in aanbouw of in verbouwing als schip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

Art. 2.5.8. Overdracht en subrogatie

De overdracht van een schuldvordering waaraan een scheepsvoorrangsrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden of de subrogatie in de rechten van de houder van een dergelijke vordering heeft de overdracht van het scheepsvoorrangsrecht respectievelijk het scheepsvoorrecht tot gevolg.

Art. 2.5.9. Volgrecht

§ 1. De scheepszekerheidsrechten volgen het schip, ook in geval van verandering van eigendom, registratie, teboekstelling of vlag.

§ 2. Indien de derde-bezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet betaalt binnen de betalings- en uitsteltermijnen aan de schuldenaar verleend of de hierna te bepalen formaliteiten om zijn eigendom te zuiveren niet vervult, heeft elke schuldeiser het recht om het bezwaarde schip te doen verkopen.

Art. 2.5.10. Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken

De scheepsvoorrechten en de scheepshypotheken gaan teniet:

1° door het tenietgaan van de hoofdverbintenis;

2° par la renonciation du créancier ;

3° par la vente forcée du navire ;

4° par l'aliénation volontaire du navire, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 2.5.19 et 2.5.44.

Chapitre 2 – Droits de priorité sur navires

Art. 2.5.11. Frais visés par un droit de priorité sur navire

En cas de saisie-exécution sur navire, les frais de justice dus à l'État et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port, ainsi que les éventuels frais dus à une autorité indiqués par le législateur régional ou communautaire compétent sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais :

1° aient été exposés à partir du commandement de payer, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de cette dernière saisie seront pris en compte ;

2° aient été liés au navire saisi ;

3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers ; et

4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

§ 2. Sont notamment visés par les frais au premier paragraphe :

1° les frais de la première saisie conservatoire sur le navire concerné ;

2° les frais de séquestre judiciaire ;

3° les frais d'assistance, d'entretien et de réparation du navire concerné ;

4° les frais de livraison des biens de consommation en vue du séjour dans le port;

2° door afstand door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het schip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het schip, gevolgd door de vervulling van de formaliteiten en voorwaarden bedoeld in de artikelen 2.5.19 respectievelijk 2.5.44.

Hoofdstuk 2 – Scheepsvoorrangsrechten

Art. 2.5.11. Kosten waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt

In geval van uitvoerend beslag op een schip worden de aan de overheid verschuldigde gerechtskosten en de in de laatste haven gemaakte kosten van bewaking en behoud, evenals de desgevallend door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever aangewezen aan de overheid verschuldigde kosten, uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, op voorwaarde dat deze gerechtskosten en kosten:

1° werden gemaakt vanaf het bevel tot betaling, tenzij in geval van omzetting van een bewarend beslag, in welk geval de kosten vanaf dat laatste beslag in aanmerking komen;

2° betrekking hadden op het in beslag genomen schip;

3° werden gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers; en

4° noodzakelijk waren met het oog op de verkoop, de rangregeling en de verdeling van de opbrengst.

§ 2. Onder de in de eerste paragraaf bedoelde kosten kunnen onder meer vallen :

1° de kosten van het eerste bewarend beslag op het betrokken schip;

2° de kosten van een gerechtelijk sekwester;

3° de kosten van berging, onderhoud en herstelling van het betrokken schip;

4° de kosten van de levering van verbruiksgoederen met het oog op het verblijf in de haven;

5° les sommes dues au commandant et aux membres de l'équipage, liées à leurs activités à bord du navire concerné dans le port, en ce compris les remboursements dus à ces personnes des frais visés au présent paragraphe et des frais de rapatriement ;

6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine ou de l'équipage et en vue de la garde du navire ou de l'exécution de manœuvres ;

7° les primes d'assurance pour la période du séjour dans le port jusqu'à la vente forcée.

§ 3. Ne sont en aucun cas visés par les frais au premier alinéa :

1° les frais de saisie conservatoire levée ;

2° les frais de saisie conservatoire pratiquée après la première saisie conservatoire ;

3° les frais exposés en vue de l'obtention d'un titre exécutoire ;

4° les frais relatifs aux accessoires du navire ne se trouvant plus à bord, sauf lorsqu'ils ont été exposés dans le cadre de l'entretien ou de la réparation du navire ;

5° les frais exposés en vue de l'usage du navire après la vente forcée ;

6° les primes d'assurance pour la période après la vente forcée.

Art. 2.5.12. Rang

Les créances visées par le droit de priorité sont de rang égal et payées au marc le franc.

Chapitre 3 – Privilèges sur navires

Art. 2.5.13. Notion

Dans le présent chapitre, l'on entend par « voyage » tout déplacement d'un navire entre deux ports.

Art. 2.5.14. Créances visées par un privilège sur navire

5° de bedragen die aan de gezagvoerder en de bemanningsleden verschuldigd zijn in verband met hun werkzaamheden aan boord van het betrokken schip in de haven, met inbegrip van de aan deze personen verschuldigde terugbetalingen van in deze paragraaf bedoelde kosten en van repatriëringskosten;

6° de kosten van het in de haven aan boord plaatsen van personen ter vervanging van de kapitein of de bemanning en teneinde het schip te bewaken of manoeuvres uit te voeren;

7° de verzekeringspremies voor de periode van het verblijf in de haven tot aan de gedwongen verkoop.

§ 3. Onder de in de eerste paragraaf bedoelde kosten vallen in geen geval:

1° de kosten van een opgeheven bewarend beslag;

2° de kosten van een bewarend beslag gelegd na het eerste bewarend beslag;

3° de kosten om een uitvoerbare titel te bekomen;

4° de kosten in verband met scheepstoebehoren dat zich niet meer aan boord bevindt, tenzij wanneer deze werden gemaakt in het raam van onderhoud of herstelling van het schip;

5° de kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het schip na de gedwongen verkoop;

6° de verzekeringspremies voor de periode na de gedwongen verkoop.

Art. 2.5.12. Onderlinge rang

De vorderingen waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

Hoofdstuk 3 – Scheepsvoorrechten

Art. 2.5.13. Begrip

In dit hoofdstuk wordt onder "reis" verstaan elke verplaatsing van een schip tussen twee havens.

Art. 2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt

§ 1. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 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 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 :

a) la rémunération du chef d'assistance ; et

b) la contribution du navire en avarie commune ;

3° les créances indemnisant :

a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation ;

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 et les amendes administratives dues pour des infractions commises avec le navire.

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.

Art. 2.5.15. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het schip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 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 schip, 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:

a) bergloon; en

b) de bijdrage van het schip in averij-grosse;

3° de vorderingen tot vergoeding van:

a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen;

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 schip en de administratieve geldboetes verschuldigd voor met het schip 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.

§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.

Art. 2.5.15. Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade

Par dérogation à l'article 2.5.14, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent :

1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté ;

2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Art. 2.5.16. Rang primant les hypothèques sur navires

Les privilèges sur navires priment toujours les hypothèques sur navires, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le gage visé à l'article 2.5.5, § 2.

Art. 2.5.17. Rang

§ 1. Les créanciers privilégiés prennent rang et sont payés conformément au rang de leur créance déterminé dans les paragraphes suivants.

§ 2. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat d'engagement maritime portant sur plusieurs voyages viennent au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du paragraphe 2 prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont mentionnées à l'article 2.5.14.

Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 2.5.14, § 1er, 2°, dans cette catégorie, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des

In afwijking van artikel 2.5.14 is geen scheepsvoorrecht verbonden aan de vorderingen die betrekking hebben op:

1° schade in verband met het vervoer over zee van olie, bunkerolie of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen waarvoor aan de schuldeiser een vergoeding verschuldigd is op grond van een internationaal verdrag of een nationale wet waardoor een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd alsmede een verplichte verzekering of een andere zekerheid;

2° schade als gevolg van de radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van hetzij nucleaire brandstof, hetzij radioactieve producten of afval.

Art. 2.5.16. Rang boven scheepshypotheken

De scheepsvoorrechten gaan altijd boven scheepshypotheken, erkende scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard en een pandrecht bedoeld in artikel 2.5.5, § 2.

Art. 2.5.17. Onderlinge rang

§ 1. De bevoorrechte schuldeisers worden gerangschikt en betaald volgens de door de volgende paragrafen bepaalde rang van hun schuldvordering.

§ 2. Bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

Schuldvorderingen uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aangegaan voor verscheidene reizen, staan met de schuldvorderingen van de laatste reis evenwel in rang gelijk.

§ 3. Schuldvorderingen die overeenkomstig paragraaf 2 dezelfde rang genieten, nemen onderling rang in naar de volgorde waarin zij in artikel 2.5.14 zijn vermeld.

De schuldvorderingen vermeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk.

In afwijking van het vorige lid, worden schuldvorderingen bedoeld in artikel 2.5.14, § 1, 2° in die categorie bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn.

dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Pour l'application du présent paragraphe, et sauf régime contraire instauré par le législateur régional ou communautaire compétent :

1° les créances se rattachant aux impositions, aux cotisations de sécurité sociale, aux redevances ou aux perceptions ou indemnités de même nature imposées par les pouvoirs publics ou l'Union européen auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a lié, le cas échéant, un privilège sur navire, mais auxquelles aucun droit de priorité sur navire n'est lié, priment tous les autres privilèges sur navires ; et

2° les demandes d'indemnisation de dommage auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a, le cas échéant, lié un privilège sur navire, sont assimilées aux créances visées à l'article 2.5.14, § 1er, 3°.

§ 4. En cas d'insuffisance du prix, les créances qui viennent au même rang sont payées au marc le franc.

Art. 2.5.18. Causes d'extinction

Sauf dans les cas visés à l'article 2.5.10, les privilèges sur navires s'éteignent :

1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an ;

2° par la constitution du fonds de limitation tel que visé à l'article 3.2.66 ou 3.3.30 à l'égard des créanciers concernés et des créances concernées qui sont effectivement soumises à la limitation de responsabilité concernés.

Art. 2.5.19. Extinction par aliénation volontaire

Les privilèges sur navires s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes :

1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 2.1.24 ;

2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à au moins huit jours d'intervalle :

a) au Moniteur Belge ;

Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

Voor de toepassing van deze paragraaf, en behoudens andersluidende regeling door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever:

1° gaan de vorderingen met betrekking tot belastingen, sociaal zekerheidsbijdragen, retributies of soortgelijke door de overheid of de Europese Unie opgelegde heffingen of vergoedingen waaraan de wet of de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever desgevallend een scheepsvoorrecht heeft verbonden maar waaraan geen scheepsvoorrangsrecht is verbonden, voor op alle andere scheepsvoorrechten; en

2° worden de vorderingen tot vergoeding van schade waaraan de wet of de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever desgevallend een scheepsvoorrecht heeft verbonden, gelijkgesteld met de in artikel 2.5.14, § 1, 3° bedoelde vorderingen.

§ 4. Indien de opbrengst ontoereikend is, worden de in rang gelijkstaande vorderingen betaald naar evenredigheid.

Art. 2.5.18. Oorzaken van tenietgaan

Behalve in de gevallen bedoeld in artikel 2.5.10, gaan de scheepsvoorrechten teniet:

1° door het verloop van een vervaltermijn van één jaar;

2° ten aanzien van de betrokken schuldeisers en de betrokken, daadwerkelijk voor beperking van aansprakelijkheid vatbare vorderingen, door de vorming van een beperkingsfonds als bedoeld in de artikelen 3.2.66 of 3.3.30.

Art. 2.5.19. Tenietgaan door vrijwillige vervreemding

De scheepsvoorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits:

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 2.1.24;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt:

a) in het Belgisch Staatsblad;

b) sur le site web du Registre naval belge;

c) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi ;

3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de priorité du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Art. 2.5.20. Extinction par déchéance

§ 1. Le délai d'extinction visé à l'article 2.5.18, 1°, court :

1° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.5.14, alinéa 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 2.5.14, alinéa 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées ;

3° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.5.14, alinéa 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible ;

4° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.5.14, alinéa 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé ;

5° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.5.14, alinéa 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 2.5.14, alinéa 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 2.5.14, alinéa 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 auquelil n'est plus possible de faire appel de la décision de l'autorité de

b) op de website van het Belgisch Scheepsregister;

c) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze;

3° de schuldeiser binnen een maand na de inschrijving of na de laatste bekendmaking geen verzet betekent aan de vroegere of aan de nieuwe eigenaar.

Het recht van voorrang van de schuldeiser blijft echter bestaan op de koopprijs, zolang deze niet is betaald of verdeeld.

Art. 2.5.20. Tenietgaan door verval

§ 1. De in artikel 2.5.18, 1°, bedoelde vervaltermijn loopt:

1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 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 2.5.14, eerste lid , 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;

3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.5.14, eerste lid, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;

4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.5.14, eerste lid, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;

5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.5.14, eerste lid, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

6° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.5.14, eerste lid, 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 2.5..14, eerste lid, 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

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 2.5.14, alinéa 1er, 5°, à partir du jour où les cotisations sont dues à l'organisme percepteur de ces cotisations ;

8° 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 2.5.18, 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

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.

Chapitre 4 – Droits de rétention sur navires

Art. 2.5.21. Autre réglementation

Le chapitre III du titre XVII du livre III du Code civil ne s'applique pas au droit de rétention sur navire visé à l'article 2.5.22.

Art. 2.5.22. Droit de rétention du chantier naval

§ 1. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval chargé de la construction, de l'équipement, de la transformation ou de la réparation d'un navire dispose d'un droit de rétention sur le navire.

§ 2. Le droit de rétention sur navire octroie au chantier naval le droit de suspendre la délivrance du navire qu'il a en sa possession et auquel sa créance se rapporte, jusqu'à ce que sa créance soit réglée.

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 2.5.14, eerste lid, 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.

§ 2. Het verloop van de in artikel 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

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.

Hoofdstuk 4 – Scheepsretentierechten

Art. 2.5.21. Andere regelgeving

Hoofdstuk III van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek is niet op het in artikel 2.5.22 bedoelde scheepsretentierecht van toepassing.

Art. 2.5.22. Scheepsretentierecht van de scheepswerf

§ 1. Behoudens afwijkend beding beschikt de met de bouw, uitrusting, ombouw of herstelling van een schip belaste scheepswerf over een scheepsretentierecht.

§ 2. Het scheepsretentierecht geeft de scheepswerf het recht om de afgifte van het schip dat hij in zijn bezit heeft en waarop zijn schuldvordering betrekking heeft op te schorten totdat deze vordering is voldaan.

§ 3. En cas de vente forcée du navire après saisie, le chantier naval doit délivrer le navire à l'acquéreur.

Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire et d'un privilège sur navire, mais avant les créanciers hypothécaires.

Si le navire auquel le droit de rétention se rapporte n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite alors au dépôt de l'acte concerné dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription du droit de rétention dès l'enregistrement ou l'immatriculation du navire. Dans l'attente, le dépôt entraîne la conséquence visée à l'alinéa 2. À compter du dépôt, le chantier naval a en outre priorité sur les créanciers enregistrés ultérieurement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 4. Le droit de rétention sur navire s'éteint lorsque le navire, autrement qu'à la suite d'une vente forcée, cesse d'être en la possession du chantier naval.

Art. 2.5.23. Autres droits de rétention

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 2.5.22 n'est opposable aux tiers.

Chapitre 5 - Hypothèques sur navires

Section 1 – Dispositions générales

Art. 2.5.24. Autre réglementation

Le présent chapitre s'applique sous réserve :

1° de la section 5 du chapitre 3 de la loi hypothécaire;

2° l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires ;

3° du chapitre 2 du titre 4 du livre VII du Code de droit économique,

§ 3. In geval van gedwongen verkoop van het schip na beslag, moet de scheepswerf het schip aan de koper afgeven.

De scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven, heeft evenwel recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangsrecht en een scheepsvoorrecht zijn betaald, doch voordat de scheepshypotheekhouders worden betaald.

Is het schip waarop het scheepsretentierecht betrekking heeft, niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van de betrokken akte in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving van het scheepsretentierecht over zodra het schip is geregistreerd of teboekgesteld. In afwachting daarvan heeft de neerlegging het in het tweede lid bedoelde gevolg. Vanaf de neerlegging heeft de scheepswerf bovendien voorrang op de nadien geregistreerde pandhouders in de zin van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

§ 4. Het scheepsretentierecht gaat teniet wanneer het schip, anders dan ten gevolge van gedwongen verkoop, ophoudt zich in het bezit van de scheepswerf te bevinden.

Art. 2.5.23. Andere retentierechten

Andere retentierechten dan dit bedoeld in artikel 2.5.22 kunnen niet aan derden worden tegengesteld.

Hoofdstuk 5 – Scheepshypotheken

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 2.5.24. Andere regelgeving

Dit hoofdstuk geldt onder voorbehoud van:

1° afdeling 5 van hoofdstuk 3 van de Hypotheekwet;

2° het koninklijk besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leningen;

3° hoofdstuk 2 van titel 4 van boek VII van het Wetboek van economisch recht,

pour autant que ces législations portent sur les crédits garantis par une hypothèque sur navire.

Art. 2.5.25. Biens susceptibles d'hypothèque sur navire

Les navires, les navires en construction et les navires en transformation peuvent être grevés d'une hypothèque sur navire.

Art. 2.5.26. Constitution de l'hypothèque sur navire

Une hypothèque sur navire peut être constituée par la convention des parties et dans les autres cas établis par la loi.

Art. 2.5.27. Capacité de l'affectant hypothécaire sur navire

§ 1. À peine de nullité absolue, une hypothèque sur navire ne peut être constituée que par une personne qui a la capacité d'aliéner le navire, le navire en construction ou le navire en transformation.

§ 2. Les navires des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi.

Art. 2.5.28. Constitution par le commandant ou un mandataire

Une hypothèque sur navire ne peut être constituée que par le commandant ou un mandataire lorsqu'il dispose d'un mandat exprès l'en chargeant.

Art. 2.5.29. Forme

L'hypothèque sur navire peut être constituée par acte authentique ou par acte sous seing privé.

Art. 2.5.30. Élection de domicile

L'acte de constitution d'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à une adresse en Belgique.

À défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites à l'adresse du créancier mentionnée dans l'acte ou, à

voor zover zij op door een scheepshypotheek gewaarborgde kredieten van toepassing zijn.

Art. 2.5.25. Voor scheepshypotheek vatbare goederen

Schepen, schepen in aanbouw en schepen in verbouwing kunnen worden bezwaard met een scheepshypotheek.

Art. 2.5.26. Vestigen van de scheepshypotheek

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd bij overeenkomst tussen de partijen en in de andere gevallen door de wet bepaald.

Art. 2.5.27. Bekwaamheid van de scheepshypotheekgever

§ 1. Op straffe van volstrekte nietigheid kan een scheepshypotheek alleen worden gevestigd door degene die bekwaam is om het schip, het schip in aanbouw of het schip in verbouwing te vervreemden.

§ 2. Schepen van minderjarigen en van onbekwaamverklaarden kunnen niet anders met scheepshypotheek bezwaard worden dan wegens de oorzaken en met inachtneming van de vormen die bij de wet bepaald zijn.

Art. 2.5.28. Vestiging door de gezagvoerder of een lasthebber

Een scheepshypotheek kan slechts worden gevestigd door de gezagvoerder of een lasthebber wanneer deze daartoe over een uitdrukkelijke lastgeving beschikt.

Art. 2.5.29. Vorm

De scheepshypotheek kan worden gevestigd bij authentieke of bij onderhandse akte.

Art. 2.5.30. Woonstkeuze

De akte van scheepshypotheekvestiging bevat keuze van woonplaats door de schuldeiser op een adres in België.

Bij gebreke van keuze van woonplaats mogen alle betekeningen en kennisgevingen betreffende de inschrijving gedaan worden aan het in de akte vermelde

défaut d'une adresse en Belgique, au procureur du Roi de Bruxelles.

Il est loisible au créancier ou à ses représentants de changer ou de supprimer le domicile élu au moyen d'une déclaration sous seing privé ou sous forme authentique, qu'ils peuvent faire inscrire au registre des navires de mer ou au registre des bateaux de navigation intérieure.

Art. 2.5.31. Hypothèque sur un navire en construction

Une hypothèque peut être constituée sur un navire en construction dès que le contrat de construction a été signé et, lorsque le constructeur construit pour son propre compte, dès que le navire a été enregistré ou immatriculé.

Art. 2.5.32. Hypothèque sur navire conditionnelle ou annulable

§ 1. Lorsque le droit de l'affectant hypothécaire sur le navire est soumis à une condition suspensive ou résolutoire, ou lorsque ce droit est susceptible d'annulation, l'hypothèque sur navire est soumise à la même condition ou est susceptible de la même annulation, selon le cas.

§ 2. Par dérogation à l'article 2.5.27, § 1er, le maître de l'ouvrage au contrat de construction qui n'a pas encore obtenu le droit de propriété peut constituer une hypothèque sous la condition suspensive de l'obtention de ce droit.

Art. 2.5.33. Délimitation de l'hypothèque sur navire

À peine de nullité absolue, l'hypothèque doit être constituée sur un ou plusieurs navires spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Sous réserve de l'article 2.1.27, la désignation du navire ou des navires peut s'effectuer au moyen de tout élément utile, dont ceux relatifs à l'enregistrement ou à l'immatriculation.

Art. 2.5.34. Indivisibilité des hypothèques sur navires

Une hypothèque peut être constituée sur plus d'un navire.

adres van de schuldeiser of, bij gebrek aan adres in België, aan de procureur des Konings te Brussel.

De schuldeiser of zijn vertegenwoordigers kunnen de gekozen woonplaats wijzigen of schrappen door een verklaring in onderhandse of authentieke vorm, die zij in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister kunnen laten inschrijven.

Art. 2.5.31. Scheepshypotheek op schepen in aanbouw

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw zodra de scheepsbouwovereenkomst ondertekend is en, ingeval de scheepsbouwer voor eigen rekening bouwt, zodra het schip geregistreerd of teboekgesteld is.

Art. 2.5.32. Voorwaardelijke of vernietigbare scheepshypotheek

§ 1. Wanneer het recht van de scheepshypotheekgever op het schip onderworpen is aan een opschortende of ontbindende voorwaarde, of wanneer dit recht vatbaar is voor vernietiging, is de scheepshypotheek onderworpen aan dezelfde voorwaarde of vatbaar voor dezelfde vernietiging, naargelang het geval.

§ 2. In afwijking van artikel 2.5.27, § 1, kan de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst die nog geen eigendomsrecht op het schip heeft verworven, een hypotheek vestigen onder opschortende voorwaarde dat hij dit recht verwerft.

Art. 2.5.33. Afbakening van de scheepshypotheek

Op straffe van volstrekte nietigheid, moet de scheepshypotheek worden verleend op één of meer duidelijk aangewezen schepen en voor een bepaald bedrag.

Onder voorbehoud van artikel 2.1.27 kan de aanwijzing van het schip of de schepen gebeuren aan de hand van alle nuttige gegevens, waaronder deze betreffende de registratie of de teboekstelling.

Art. 2.5.34. Ondeelbaarheid van de scheepshypotheek

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op meer dan één schip.

Sauf disposition dérogatoire, l'hypothèque est indivisible et subsiste en entier sur tous les navires grevés et sur chaque portion de ces navires.

Art. 2.5.35. Éléments du navire, accessoires du navire et fret

L'hypothèque constituée sur un navire, sur un navire en construction ou sur un navire en transformation s'étend :

1° aux éléments du navire ;

2° sauf disposition dérogatoire telle que visée à l'article 2.4.8, aux accessoires du navire et au fret.

Art. 2.5.36. Individualisation des matériaux de construction du navire

Sauf clause dérogatoire, l'hypothèque sur le navire en construction ou en transformation s'étend aux matériaux, éléments du navire, accessoires du navire et autres choses qui sont la propriété du propriétaire du navire, identifiés et présents sur le chantier en vue de leur traitement, de leur incorporation ou de leur placement sur le navire concerné.

Art. 2.5.37. Subrogation réelle

§ 1. Lorsque le navire a subi une avarie mais que l'indemnité n'est pas employée à la réparation du navire et que la sûreté ne suffit donc pas, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur l'indemnité.

§ 2. En cas de perte du navire ou d'innavigabilité, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur les choses sauvées ou leur produit.

§ 3. Lorsque le débiteur apporte la preuve que l'avarie, la perte ou l'innavigabilité est née en dehors de sa faute personnelle, il a le droit de constituer une hypothèque équivalente sur un autre navire ou de fournir une autre sûreté équivalente en remplacement du paiement de la créance.

Behoudens afwijkend beding is de scheepshypotheek ondeelbaar en blijft zij voor het geheel bestaan op al de bezwaarde schepen en op ieder gedeelte ervan.

Art. 2.5.35. Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht

De op een schip, een schip in aanbouw of een schip in verbouwing gevestigde scheepshypotheek strekt zich uit tot:

1° de scheepsbestanddelen;

2° behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.4.8, het scheepstoebehoren en de vracht.

Art. 2.5.36. Individualisering van scheepsbouwmaterialen

Behoudens afwijkend beding, strekt de scheepshypotheek op een schip in aanbouw of in verbouwing zich uit tot op de werf aanwezige en met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken die eigendom zijn van de scheepseigenaar.

Art. 2.5.37. Zaakvervanging

§ 1. Wanneer het schip averij heeft opgelopen doch de vergoeding niet wordt aangewend voor de herstelling ervan en de zekerheid dientengevolge ontoereikend is geworden, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op die vergoeding uitoefenen.

§ 2. Wanneer het schip verloren is gegaan of onzeewaardig is geworden, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op de geredde voorwerpen of op de opbrengst ervan uitoefenen.

§ 3. Indien hij bewijst dat de averij, het verlies of de onzeewaardigheid is ontstaan buiten zijn persoonlijke schuld, heeft de schuldenaar het recht om, in plaats van betaling van de vordering, een gelijkwaardige scheepshypotheek te doen vestigen op een ander schip of een andere gelijkwaardige zekerheid te verschaffen.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent sauf stipulations contraires et sous réserve des dispositions relatives à l'enlèvement d'épaves.

Art. 2.5.38. Hypothèque sur navire pour sûreté de l'ouverture d'un crédit

§ 1. L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable. Elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créditeur, laquelle pourra être établie par tous les moyens légaux.

§ 2. Le créditeur conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.

L'opposition doit être signifiée au Registre naval belge et au créditeur, et doit contenir une élection de domicile au sein de la Belgique.

Le Registre naval belge inscrira cette opposition et mention de cette inscription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée : il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

Art. 2.5.39. Hypothèque sur navire pour sûreté de créances futures

Une hypothèque peut être constituée pour sûreté de créances futures à la condition qu'au moment de la constitution de l'hypothèque, les créances garanties soient déterminées ou déterminables. Son rang est fixé au jour de son inscription, sans égard aux époques auxquelles les créances garanties prennent naissance.

Art. 2.5.40. Révocabilité de certaines hypothèques sur navires

Si une hypothèque est constituée pour sûreté de créances futures pouvant naître pendant une durée indéterminée ou pour sûreté de créances découlant d'un contrat à durée indéterminée, la personne contre laquelle une telle

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden behoudens afwijkend beding en onder voorbehoud van de bepalingen betreffende het ruimen van wrakken.

Art. 2.5.38. Scheepshypotheek tot zekerheid van een kredietopening

§ 1. De scheepshypotheek verleend tot zekerheid van een geopend krediet is geldig. Haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de door de kredietgever aangegane verbintenissen worden uitgevoerd, welke uitvoering kan worden bewezen door alle wettelijke middelen.

§ 2. De kredietgever behoudt tegenover derden het recht om over de scheepshypotheek te beschikken, zelfs indien verbintenissen op het krediet toe te rekenen, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare titels. Nochtans kan de houder van deze titels door een verzet de gevolgen schorsen van akten van opheffing of andere, die aan zijn recht nadeel zouden toebrengen.

Het verzet moet betekend worden aan het Belgisch Scheepsregister en aan de kredietgever en het moet keuze van woonplaats bevatten binnen België.

Het verzet wordt door het Belgisch Scheepsregister ingeschreven en van deze inschrijving wordt melding gemaakt onderaan op het origineel van het exploot. Het verzet heeft slechts gevolg gedurende twee jaar, indien het niet vernieuwd wordt kan de opheffing ervan worden verleend bij een eenvoudig exploot.

Art. 2.5.39. Scheepshypotheek tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen

Een scheepshypotheek mag worden verleend tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen indien deze op het ogenblik van de vestiging ervan bepaald of bepaalbaar zijn. Haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de gewaarborgde schuldvorderingen ontstaan.

Art. 2.5.40. Opzegbaarheid van bepaalde scheepshypotheken

Indien een scheepshypotheek wordt gevestigd tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen die over een onbepaalde duur kunnen ontstaan of tot zekerheid van schuldvorderingen uit hoofde van een

hypothèque est inscrite ou le tiers détenteur du navire affecté de l'hypothèque peut à tout moment résilier l'hypothèque, moyennant un préavis d'au moins trois mois et de maximum six mois, lequel préavis est adressé au créancier par envoi recommandé avec accusé de réception. Le délai de préavis prend cours à la date de l'accusé de réception.

Quant aux créances futures, la résiliation a pour conséquence que l'hypothèque sur navire ne garantit plus que les créances garanties qui existent à l'expiration du délai de préavis. Quant aux contrats à durée indéterminée, restent garanties par l'hypothèque sur navire les seules créances issues de l'exécution de ces contrats qui existent à l'expiration du délai de préavis.

Celui qui résilie l'hypothèque sur navire peut exiger que le créancier lui notifie par écrit l'inventaire des créances encore garanties au terme du délai de préavis.

Art. 2.5.41. Intérêt garanti

L'hypothèque sur navire qui a été inscrite pour un capital générant des intérêts garantit, au même rang que le principal, trois années d'intérêts au plus.

Art. 2.5.42. Rang

Entre les créanciers hypothécaires, le rang est déterminé par le jour de l'inscription et, si les hypothèques sur navires sont inscrits le même jour, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Art. 2.5.43. Envoi en possession du navire

§ 1. Il est permis de stipuler dans l'acte hypothécaire que si les engagements pris envers lui ne sont pas respectés, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession du navire s'il est le premier inscrit et si ce droit a été publié par l'inscription.

§ 2. Le créancier est envoyé en possession du navire par ordonnance rendue sur requête par le tribunal de commerce ayant pouvoir de juridiction sur

overeenkomst van onbepaalde duur, kan de persoon tegen wie de scheepshypotheek wordt ingeschreven of de derde-bezitter van het schip de scheepshypotheek steeds opzeggen met een opzegging van minstens drie maanden en maximum zes maanden, welke aan de schuldeiser wordt gericht bij aangetekende zending met ontvangstmelding. De opzeggingstermijn gaat in op de dag van de ontvangstmelding.

Inzake toekomstige schuldvorderingen heeft de opzegging tot gevolg dat de scheepshypotheek enkel nog strekt tot zekerheid van gewaarborgde schuldvorderingen die bestaan bij het verstrijken van de opzeggingstermijn. Inzake overeenkomsten van onbepaalde duur, blijven slechts die schuldvorderingen door de scheepshypotheek gewaarborgd welke bij het verstrijken van de opzeggingstermijn tengevolge van de uitvoering van de overeenkomst bestaan.

Wie de scheepshypotheek opzegt, kan eisen dat de schuldeiser hem schriftelijk de inventaris meedeelt van de schuldvorderingen die nog gewaarborgd zijn op het einde van de opzeggingstermijn.

Art. 2.5.41. Gewaarborgde interest

De scheepshypotheek die is ingeschreven voor een kapitaal dat interesten opbrengt, waarborgt ten hoogste drie jaar interest in dezelfde rang als de hoofdsom.

Art. 2.5.42. Onderlinge rang

Tussen de hypothecaire schuldeisers onderling wordt de rang bepaald door de dag van de inschrijving en, indien de scheepshypotheken op dezelfde dag zijn ingeschreven, door het volgnummer van de inschrijving.

Art. 2.5.43. Inbezitstelling van het schip

§ 1. In de hypotheekakte kan worden bedongen dat, bij niet-nakoming van de jegens hem aangegane verbintenissen, de hypothecaire schuldeiser gerechtigd is zich het bezit van het schip te doen toewijzen indien hij de eerste ingeschrevene is en indien dit recht door de inschrijving openbaar is gemaakt.

§ 2. De schuldeiser wordt in het bezit van het schip gesteld bij beschikking, op verzoekschrift verleend door de rechtbank van koophandel die rechtsmacht

l'arrondissement dans lequel est situé le port d'attache du navire.

L'envoi en possession est toujours précédé, dans un délai de dix jours, par un commandement de payer.

Ce commandement contient :

1° l'indication du titre en vertu duquel il est fait et la copie entière de ce titre, à moins que sa signification au créancier ait déjà été effectuée dans les trois ans précédant le commandement, ou lorsqu'il s'agit d'un acte authentique ou d'un acte sous seing privé établissant une hypothèque sur navire ;

2° la date des jour, mois et an ;

3° les nom, profession et domicile de la partie poursuivante ;

4° l'élection de domicile en Belgique, à laquelle toute signification, même d'offres réelles de paiement, pourra ensuite être faite valablement ;

5° le nom et le domicile de l'huissier de justice et l'indication de l'adresse de son étude ;

6° le nom et le domicile ou, à défaut de domicile, la résidence du débiteur ;

7° l'indication de la somme due et la mention que faute de paiement, il sera procédé à l'envoi en possession du navire, dont l'on indiquera également le nom, l'espèce, le tonnage et le mode de puissance motrice ;

8° la mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est remise.

Il ne peut être statué sur la requête que quinze jours après sa signification au propriétaire, avec invitation de communiquer dans ce délai ses observations, s'il y échet, au tribunal.

L'ordonnance n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire.

§ 3. L'ordonnance visée au paragraphe 2, alinéa 1er, peut être frappée d'opposition devant le tribunal de commerce.

heeft over het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

De inbezitstelling wordt steeds, binnen een termijn van tien dagen, voorafgegaan door een bevel tot betaling.

Dit bevel bevat:

1° de opgave van de titel krachtens welke het gedaan wordt en een volledig afschrift van die titel, tenzij de betekening ervan aan de schuldeiser reeds is gedaan in de loop van de drie jaar die aan de beschikking voorafgaan of wanneer het een authentieke of een onderhandse akte betreft waarbij een scheepshypotheek wordt gevestigd;

2° de opgave van dag, maand en jaar;

3° de naam, het beroep en de woonplaats van de vervolgende partij;

4° de keuze van woonplaats in België, waaraan elke betekening, zelfs van een aanbod van gerede betaling, vervolgens geldig wordt gedaan;

5° de naam en de woonplaats van de gerechtsdeurwaarder en de opgave van het adres van zijn kantoor;

6° de naam en de woonplaats of, bij gebreke van een woonplaats, de verblijfplaats van de schuldenaar;

7° de opgave van het verschuldigd bedrag en de vermelding dat, bij gebreke van betaling, zal worden overgegaan tot de inbezitstelling van het schip, waarvan tevens de naam, de soort, de tonnenmaat en de aard van zijn beweegkracht wordt opgegeven;

8° de vermelding van de persoon aan wie afschrift van het exploot wordt afgegeven.

Over het verzoekschrift kan eerst uitspraak worden gedaan vijftien dagen na de betekening ervan aan de eigenaar, met aanmaning om zijn bezwaren, zo er bestaan, binnen die tijd aan de rechtbank mede te delen.

De beschikking is slechts voor tenuitvoerlegging vatbaar nadat zij aan de eigenaar is betekend.

§ 3. Tegen de beschikking bedoeld in paragraaf 2, eerste lid, kan voor de rechtbank van koophandel verzet worden gedaan.

L'opposition doit être formée dans les quinze jours de la signification de l'ordonnance et est signifiée à la partie poursuivante.

Le jugement rendu sur cette opposition peut être frappé d'appel dans les quinze jours de la signification.

§ 4. L'ordonnance visée au paragraphe 2, alinéa 1er, et le jugement visé au paragraphe 3, alinéa 3, sont exécutoires nonobstant opposition ou appel.

Le tribunal peut subordonner l'exécution du jugement à la constitution d'une sûreté qu'il détermine et dont il fixe, s'il y a lieu, les modalités.

§ 5. Si le propriétaire n'est pas domicilié en Belgique, ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celles mentionnées au paragraphe 2, seront faites au greffe du tribunal de commerce.

Les délais fixés dans le présent article ne sont pas augmentés à raison des distances.

§ 6. L'exercice par le créancier des droits accordés en vertu des paragraphes précédents n'est pas suspendu par le décès ou la faillite du débiteur ou de l'affectant hypothécaire sur navire ou par une réorganisation judiciaire le concernant.

§ 7. L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié à tous les créanciers inscrits, au domicile qu'ils ont élu dans l'inscription, et est également publié à deux reprises par extrait et à huit jours d'intervalle au moins :

1° au Moniteur Belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Le dispositif de l'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié au commandant connu.

Het verzet moet gedaan worden binnen vijftien dagen na de betekening van de beschikking en wordt aan de vervolgende partij betekend.

Tegen het op dat verzet gewezen vonnis kan binnen vijftien dagen na de betekening beroep worden ingesteld.

§ 4. De beschikking bedoeld in paragraaf 2, eerste lid en het vonnis bedoeld in paragraaf 3, derde lid, zijn uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De rechtbank kan de uitvoering van het vonnis afhankelijk maken van de stelling van een zekerheid die hij bepaalt en waarvan hij, zo daartoe grond bestaat, de modaliteiten vaststelt.

§ 5. Heeft de eigenaar zijn woonplaats niet binnen België, of heeft hij er zijn woonplaats niet gekozen, dan worden de andere dan de in paragraaf 2 vermelde betekeningen gedaan aan de griffie van de rechtbank van koophandel.

De in dit artikel gestelde termijnen worden niet verlengd naargelang van de afstanden.

§ 6. De uitoefening door de schuldeiser van de door de vorige paragrafen toegekende rechten wordt niet geschorst door het overlijden of het faillissement van de schuldenaar of van de scheepshypotheekgever of door een hem betreffende gerechtelijke reorganisatie.

§ 7. De beschikking, het vonnis of het arrest wordt betekend aan al de ingeschreven schuldeisers, ter woonplaats door hen in de inschrijving gekozen, alsmede tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen bij uittreksel bekendgemaakt :

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 8. Het beschikkend gedeelte van de beschikking, het vonnis of het arrest wordt betekend aan de gekende gezagvoerder.

Si le navire se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être notifié au commandant par l'intermédiaire du MIK.

§ 9. Le créancier envoyé en possession du navire doit respecter les engagements contractés sans fraude par le capitaine en tant que représentant du propriétaire du navire ou par l'armateur.

Il est responsable de sa gestion.

§ 10. Pendant un an à dater de la signification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, le débiteur, le propriétaire et tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peuvent requérir le créancier envoyé en possession du navire de faire procéder à la vente du navire dans les formes prescrites par les articles 2.6.43, 2.6.44 et 2.6.45.

Le juge des saisies peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits et, le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier maritime.

Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

Art. 2.5.44. Purge sur aliénation volontaire

§ 1. L'hypothèque sur navire s'éteint par l'aliénation volontaire du navire, du navire en construction ou du navire en transformation sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinze jours à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles élus par eux dans les inscriptions :

1° un extrait de son titre contenant la date et la nature des actes, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, ou l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente ;

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag van dat beschikkend gedeelte aan de gezagvoerder kennis worden gegeven via het MIK.

§ 9. De schuldeiser die in het bezit van het schip is gesteld moet de door de kapitein als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder zonder bedrog aangegane verbintenissen eerbiedigen.

Hij is aansprakelijk voor zijn beheer.

§ 10. Gedurende een jaar te rekenen van de aan de ingeschreven schuldeisers gedane betekening of van de laatste bekendmaking, mogen de schuldenaar, de eigenaar en elke ingeschreven of van een uitvoerbare titel voorziene schuldeiser de in bezit van het schip gestelde schuldeiser verzoeken tot de verkoop van het schip over te gaan op de wijze voorgeschreven bij de artikelen 2.6.43, 2.6.44 en 2.6.45.

Op aanvraag van elke belanghebbende, de schuldenaar, de eigenaar, de ingeschreven schuldeisers en, in voorkomend geval, de van een uitvoerbare titel voorziene schuldeisers, die de verkoop hebben gevorderd, behoorlijk opgeroepen, kan de beslagrechter evenwel gelasten dat, zelfs in het buitenland, tot de verkoop zal worden overgegaan door een scheepsmakelaar.

In dat geval bepaalt hij de voorwaarden waaronder de verkoop zal geschieden.

Art. 2.5.44. Zuivering na vrijwillige vervreemding

§ 1. De scheepshypotheek gaat teniet door vrijwillige vervreemding van het schip, het schip in aanbouw of het schip in verbouwing, mits de nieuwe eigenaar, binnen zes maanden na de inschrijving van zijn titel of, in geval van vervolging in de loop van die zes maanden, binnen vijftien dagen na de betekening van het bevel dat aan de beslaglegging voorafgaat, aan alle ingeschreven schuldeisers, aan de door hen bij de inschrijving gekozen woonplaats, betekent:

1° een uittreksel uit zijn titel bevattende de dagtekening en de aard van de akten, de aanwijzing van de partijen, de naam, de soort en de tonnenmaat van het schip, de prijs en de lasten die van de prijs deel uitmaken, dan wel de waardering van de zaak, indien deze geschonken is of overgedragen anders dan door verkoop;

2° l'indication de la date de l'inscription de son titre ;

3° un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la deuxième le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait, en plus d'un navire hypothéqué, d'autres immeubles ou meubles, le cas échéant des navires, le prix de chaque navire frappé d'inscriptions particulières et distinctes sera déclaré dans la notification par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

§ 2. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de quiconque.

Sauf clause dérogatoire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

§ 3. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et être suivie, dans les dix jours, de la demande de résolution.

À partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue ; elle ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

2° de opgave van de datum van inschrijving van zijn titel;

3° een tabel in drie kolommen, waarvan de eerste de dagtekening van de inschrijvingen bevat, de tweede de naam van de schuldeisers en de derde het bedrag van de ingeschreven schuldvorderingen.

Ingeval de titel van de nieuwe eigenaar naast een met hypotheek bezwaard schip andere onroerende of roerende goederen, desgevallend schepen omvat, dan zal, indien daartoe reden bestaat, de prijs van ieder schip waarop bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen zijn genomen, in de kennisgeving worden opgegeven bij vergelijkende waardering naar evenredigheid van de totale in de titel vermelde prijs.

§ 2. De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van kennisgeving dat hij de hypothecaire schulden en lasten zal voldoen ten belope van de prijs of van de opgegeven waarde, zonder enige aftrek ten voordele van de verkoper of van wie ook.

Behoudens afwijkend beding in de titels van schuldvordering, heeft hij het genot van elke tijdsbepaling en van elk uitstel van betaling, aan de oorspronkelijke schuldenaar verleend, en hij neemt de termijnen in acht die tegen de laatstgenoemde zijn bedongen.

De niet vervallen schuldvorderingen die slechts voor een gedeelte batig zijn gerangschikt, zijn onmiddellijk opeisbaar, ten belope van dit gedeelte ten aanzien van de nieuwe eigenaar, en voor het geheel ten aanzien van de schuldenaar.

§ 3. Indien een van de ingeschreven schuldeisers een rechtsvordering tot ontbinding bezit en ze wil instellen, moet hij zulks op straffe van verval verklaren ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet worden vervolgd.

De verklaring moet binnen vijftien dagen na de kennisgeving worden gedaan en binnen tien dagen worden gevolgd door het instellen van de eis tot ontbinding.

Te rekenen van de dag waarop de schuldeiser verklaart dat hij de rechtsvordering tot ontbinding wil instellen, is de zuivering geschorst; zij kan pas worden hervat nadat de schuldeiser afstand heeft gedaan van de

§ 4. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères et adjudications publiques, à la charge :

1° que cette réquisition sera signifiée par un huissier de justice au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier;

2° qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne désignée par lui, de porter le prix à cinq pour cent en sus de celui stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire; cette enchère portera le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits ; elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat ;

3° que la même signification sera faite dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal;

4° que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou par son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration; ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le surenchérisseur;

5° que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges; ou, qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation;

6° que la signification contiendra citation, pour la réception de cette caution, à comparaître dans les trois jours devant le juge du lieu où se trouve le navire, et s'il est en cours de voyage, devant le juge du port d'attache.

Le surenchérisseur ne pourra en aucun cas être contraint d'étendre sa surenchère à d'autres biens que le navire hypothéqué pour sa créance. Sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses prédécesseurs pour l'indemnité

rechtsvordering tot ontbinding, of nadat deze vordering is afgewezen.

§ 4. Binnen vijftien dagen na de kennisgeving, gedaan op verzoek van de nieuwe eigenaar, kan iedere ingeschreven schuldeiser vorderen dat het schip in openbare veiling verkocht wordt, op voorwaarde:

1° dat deze vordering door een gerechtsdeurwaarder aan de nieuwe eigenaar wordt betekend, uiterlijk binnen veertig dagen na de kennisgeving gedaan ten verzoeke van de laatstgenoemde;

2° dat zij een bod bevat waarbij de verzoeker of een door hem aangewezen persoon de prijs verhoogt met vijf procent boven de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven; dit bod slaat op de hoofdprijs en de lasten, zonder enige aftrek ten nadele van de ingeschreven schuldeisers; de kosten van de eerste overeenkomst moeten niet in aanmerking worden genomen;

3° dat dezelfde betekening binnen dezelfde termijn gedaan wordt aan de vorige eigenaar en aan de hoofdschuldenaar;

4° dat het origineel en de afschriften van deze exploten worden ondertekend door de verzoekende schuldeiser of door zijn gemachtigde, voorzien van een uitdrukkelijke volmacht, die in dit geval verplicht is afschrift van zijn volmacht te geven; zij moeten in voorkomend geval ook ondertekend worden door de opbieder;

5° dat de verzoeker aanbiedt persoonlijke of hypothecaire borg te stellen ten belope van vijfentwintig procent van de prijs en van de lasten, ofwel, wanneer hij een gelijk bedrag in consignatie gegeven heeft, dat hij afschrift betekent van het bewijs van consignatie;

6° dat de betekening dagvaarding inhoudt om met het oog op de aanneming van die borg binnen drie dagen te verschijnen voor de rechter van de plaats waar het schip ligt en, wanneer het in de vaart is, vóór de rechter van de thuishaven.

De opbieder kan in geen geval worden verplicht om in zijn hoger bod andere goederen te begrijpen dan het schip dat voor zijn schuldvordering met hypotheek bezwaard is. Behoudens het verhaal van de nieuwe eigenaar op zijn rechtsvoorgangers, tot vergoeding van

du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celles des exploitations.

§ 5. Dans la procédure de réception de la caution, il n'est pas pris jugement de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Si la caution est rejetée, la surenchère est déclarée nulle et l'acquéreur maintenu, à moins qu'il n'ait été fait de surenchère par d'autres créanciers.

Si la caution est reçue, le jugement désigne l'officier ministériel chargé de procéder à la vente, et en fixe la date. Il y est procédé d'après les conditions primitives ou d'après un nouveau cahier des charges arrêté de commun accord entre le surenchérisseur et les parties intéressées.

§ 6. Lorsqu'une surenchère a été notifiée dans les termes des paragraphes qui précèdent, chacun des créanciers inscrits a le droit de se faire subroger à la poursuite, conformément à l'article 1609 du Code judiciaire, si le surenchérisseur ou le nouveau propriétaire ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère.

Les articles 1610 et 1611 du code précité sont également applicables au cas de surenchère.

§ 7. Dix jours au moins avant l'adjudication, l'annonce de la revente est publiée :

1° au Moniteur Belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'annonce visée dans le précédent alinéa mentionne :

1° la date et la nature de l'acte d'aliénation sur lequel la surenchère a été faite, et, le cas échéant, le nom du notaire qui l'a reçu;

2° le prix énoncé dans l'acte ou l'évaluation;

3° le montant de la surenchère;

de schade die hij ingevolge de verdeling van door hem verkregen goederen of door de splitsing van bedrijven mocht lijden.

§ 5. In de rechtspleging tot aanneming van de borg wordt geen vonnis tot voeging gewezen en worden de niet-verschenen partijen niet opnieuw gedagvaard.

Wordt de borg verworpen, dan wordt het opbod van onwaarde verklaard en blijft de koper verbonden, ten ware andere schuldeisers een opbod hadden gedaan.

Wordt de borg aangenomen, dan wijst het vonnis de ministeriële ambtenaar aan die belast is met de verkoop, en bepaalt het de dag waarop deze zal geschieden. Daartoe wordt overgegaan volgens de eerste voorwaarden of volgens een nieuw lastenkohier, in gemeen overleg opgemaakt door de opbieder en de belanghebbende partijen.

§ 6. Wanneer overeenkomstig de voorgaande paragrafen een hoger bod is betekend, heeft iedere ingeschreven schuldeiser het recht zich in de plaats van de vervolgende partij te doen stellen, overeenkomstig artikel 1609 van het Gerechtelijk Wetboek, ingeval de opbieder of de nieuwe eigenaar geen gevolg aan de rechtspleging geeft binnen een maand nadat het hoger bod is gedaan.

De artikelen 1610 en 1611 van het voornoemde wetboek zijn mede op het hoger bod van toepassing.

§ 7. Ten minste tien dagen vóór de toewijzing wordt een aankondiging van de herveiling bekendgemaakt:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De in het vorige lid bedoelde aankondiging vermeldt :

1° de datum en de aard van de akte van vervreemding waarop het hoger bod is gedaan, en, in voorkomend geval, de naam van de notaris voor wie ze werd verleden;

2° de in de akte vermelde prijs of de waardering;

3° het bedrag van het hoger bod;

4° les noms, professions et domiciles du précédent propriétaire et du surenchérisseur;

5° le nom du navire ainsi que son mode de puissance motrice et, le cas échéant, la puissance des moyens de propulsion, les matériaux de sa coque, l'année de sa construction, ses dimensions et son tonnage;

6° le lieu où il est amarré;

7° l'indication des jour, heure et lieu de l'adjudication.

Une annonce reprenant les mêmes données peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 8. Les formalités prescrites par les paragraphes 4 et 7 doivent être observées à peine de nullité.

À peine de déchéance, les moyens de nullité doivent être proposés conformément à l'article 1331, alinéa 4, du Code judiciaire.

L'article 1331, alinéa 5, est applicable.

§ 9. Le surenchérisseur, même en cas de subrogation à la poursuite, est déclaré adjudicataire si, au jour fixé pour l'adjudication, il ne se présente pas d'autre enchérisseur.

Les articles 2.6.51 du présent code et les articles 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 et 1595 du Code judiciaire sont applicables à la surenchère.

§ 10. L'adjudicataire du navire est tenu, au-delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de l'inscription dans le registre naval concerné, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

§ 11. Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier paierait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires, ou si ces derniers, sommés par huissier de justice de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite.

4° de namen, het beroep, de woonplaats van de vorige eigenaar en van de opbieder;

5° de naam van het schip alsmede de aard van de voortstuwing ervan en in voorkomend geval het vermogen van de voortstuwingsmiddelen, de materialen van de romp, het bouwjaar, de afmetingen en de tonnenmaat;

6° de ligplaats;

7° de dag, het uur en de plaats van de toewijzing.

Een aankondiging met dezelfde gegevens kan worden aangeplakt op de meest in het oog vallende of andere geschikte plaatsen aan boord of aan wal.

§ 8. De door de paragrafen 4 en 7 voorgeschreven formaliteiten moeten in acht worden genomen op straffe van nietigheid.

Op straffe van verval moeten de middelen van nietigheid worden voorgedragen overeenkomstig artikel 1331, vierde lid, van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 1331, vijfde lid, is van toepassing.

§ 9. De opbieder wordt, zelfs in geval van indeplaatsstelling bij de vervolging, koper verklaard, indien zich geen andere bieder aanmeldt op de dag voor de toewijzing bepaald.

Artikelen 2.6.51 van dit wetboek en de artikelen 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 en 1595 van het Gerechtelijk Wetboek zijn op het hoger bod van toepassing.

§ 10. Diegene aan wie het schip wordt toegewezen, is gehouden de toewijzingsprijs te voldoen en bovendien de verkrijger of de begiftigde die het bezit verloren heeft, te vergoeden voor de wettig gemaakte kosten van zijn overeenkomst, voor die van de inschrijving in het betrokken scheepsregister, voor die van de kennisgeving en voor die welke door hem zijn gemaakt om de herverkoop te bekomen.

§ 11. De schuldeiser die de veiling heeft gevorderd en van zijn vordering afstand doet, kan, zelfs indien hij het bedrag van het bod betaalt, de openbare veiling niet beletten, tenzij al de overige hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk toestemmen, of tenzij dezen, na door een deurwaarder te zijn aangemaand om binnen vijftien dagen de veiling te vervolgen, aan die

En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers, dans l'ordre de leurs créances.

§ 12. Si le navire est adjugé après revente au nouveau propriétaire visé au paragraphe 1er, celui-ci aura recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre, et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque paiement.

§ 13. Sous réserve de l'article 2.6.51, l'adjudication par suite de surenchère sur aliénation volontaire ne peut être frappée d'aucune autre surenchère.

Les demandes en nullité devront être formées, à peine de déchéance, dans la quinzaine de la vente.

§ 14. À défaut, par les créanciers, d'avoir requis la mise aux enchères conformément au paragraphe 4, la valeur du navire demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront radiées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux dispositions du Code judiciaire. L'article 2.5.51 est applicable aux inscriptions.

Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges sur navires et hypothèques sur navires, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignant le prix jusqu'à concurrence de ses créances.

Il reste soumis aux privilèges sur navires et hypothèques sur navires venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont la libération n'a pas été réalisée.

aanmaning geen gevolg geven. In dit geval behoort het bedrag van het bod aan de schuldeisers, volgens de rang van hun schuldvorderingen.

§ 12. Indien het schip na herveiling wordt toegewezen aan de in paragraaf 1 bedoelde nieuwe eigenaar, kan deze het bedrag dat de bij zijn titel bedongen prijs te boven gaat, en de interest van dat bedrag te rekenen van de dag van elke betaling, op de verkoper verhalen als naar recht.

§ 13. Onder voorbehoud van artikel 2.6.51 is toewijzing ten gevolge van een hoger bod bij vrijwillige vervreemding niet vatbaar voor enig ander hoger bod.

De eisen tot nietigverklaring moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen vijftien dagen na de verkoop.

§ 14. Indien de schuldeisers geen veiling hebben gevorderd overeenkomstig paragraaf 4, blijft de waarde van het schip onherroepelijk bepaald op de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven.

De inschrijvingen die niet in batige rang komen ten opzichte van de prijs, worden doorgehaald voor het gedeelte dat de prijs te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek. Artikel 2.5.51 is op die inschrijvingen van toepassing.

De nieuwe eigenaar bevrijdt zich van de scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, hetzij door aan de batig gerangschikte schuldeisers het bedrag te betalen van de opeisbare schuldvorderingen of van de schuldvorderingen die hij vrij is te voldoen, hetzij door de prijs ten belope van de schuldvorderingen in consignatie te geven.

De nieuwe eigenaar blijft onderworpen aan de batig gerangschikte scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, voor de niet opeisbare schuldvorderingen waarvan geen bevrijding is ingetreden.

Art. 2.5.45. Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés

Les hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, constitués sur des navires en vertu d'un droit étranger, sont reconnus et exécutoires à condition :

1° que ces hypothèques, mortgages et charges aient été constitués et publiés conformément au droit du pays où le navire a été enregistré ou immatriculé ;

2° que le registre et tous les actes qui doivent obligatoirement être déposés conformément au droit visé au 1° soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies des actes puisse être obtenue ;

3° que, soit le registre, soit les actes visés sous 2°, indiquent à tous le moins :

a) le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge a été constitué ou le fait que la sûreté a été constituée au porteur ;

b) le montant maximal garanti, si cela est prescrit par le droit visé sous 1° ou si ce montant a été indiqué dans l'acte en vertu duquel a été constitué hypothèque, le mortgage ou l'autre charge ;

c) la date et les autres données qui, conformément au droit visé sous 1°, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques, mortgages et charges.

Section 2 – Publicité

Art. 2.5.46. Moment de l'inscription

L'hypothèque sur navire peut être inscrite tant qu'elle existe.

Elle ne peut plus être inscrite :

1° en cas de décès du débiteur, passé trois mois à compter de l'ouverture de la succession ;

2° après l'inscription de l'acte d'aliénation ;

Art. 2.5.45. Erkenning van vreemde hypotheken en gelijkgestelde rechten

Naar vreemd recht gevestigde hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op schepen worden erkend en zijn uitvoerbaar op voorwaarde dat:

1° dergelijke hypotheken, scheepsverbanden en lasten werden gevestigd en openbaar gemaakt in overeenstemming met het recht van het land waarin het schip geregistreerd of teboekgesteld is;

2° het register en alle in overeenstemming met het onder 1° bedoelde recht verplicht neer te leggen stukken door het publiek kunnen worden geraadpleegd, en dat uittreksels uit het register en afschriften van de stukken kunnen worden verkregen;

3° hetzij het register, hetzij de stukken bedoeld onder 2°, ten minste vermelden:

a) de naam en het adres van de persoon ten gunste van wie de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd dan wel de vestiging ervan aan drager;

b) het maximaal gewaarborgde bedrag, indien zulks wordt voorgeschreven door het recht bedoeld onder 1° of indien dit bedrag is vermeld in het stuk waardoor de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd;

c) de datum en de andere gegevens die, overeenkomstig het recht bedoeld onder 1°, de rang bepalen ten opzichte van andere hypotheken, scheepsverbanden en lasten.

Afdeling 2 – Openbaarheid

Art. 2.5.46. Tijdstip van inschrijving

De scheepshypotheek kan worden ingeschreven zolang zij bestaat.

Zij kan echter niet meer worden ingeschreven:

1° bij overlijden van de schuldenaar, later dan drie maanden na het openvallen van de erfenis;

2° na inschrijving van de akte van vervreemding;

3° après la faillite du débiteur ;

4° après la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation.

L'effet des inscriptions prises avant l'ouverture d'une faillite est régi par les lois particulières sur la faillite.

Art. 2.5.47. Mentions lors de l'inscription

Hormis les énonciations prescrites à l'article 2.1.38, 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 ;

2° les conditions auxquelles la créance est soumise ;

3° la clause d'envoi en possession du navire ;

4° l'élection de domicile.

Art. 2.5.48. Durée de validité de l'inscription

L'effet de l'inscription de l'hypothèque sur navire cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de quinze ans à compter du jour de sa constitution.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au Registre naval belge, de deux bordereaux signés par le créancier et contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Un renouvellement de l'inscription après l'expiration du délai fixé à l'alinéa 1er vaudra également comme inscription première.

Art. 2.5.49. Cession de droits d'hypothèque sur navires

Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque sur navires est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque sur navires, portant la mention de l'inscription, doit être présenté au Registre naval belge. Le Registre naval belge fait mention de la cession sur l'acte sous seing privé.

3° na faillissement van de schuldenaar;

4° na doorhaling van de registratie of de teboekstelling.

Het gevolg van de inschrijvingen genomen vóór de opening van een faillissement wordt geregeld door de bijzondere wetten op het faillissement.

Art. 2.5.47. Vermeldingen bij de inschrijving

Behalve hetgeen in artikel 2.1.38 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;

2° de voorwaarden waaraan de schuldvordering is onderworpen;

3° het beding van inbezitstelling van het schip;

4° de keuze van woonplaats.

Art. 2.5.48. Geldingsduur van de inschrijving

De inschrijving van de scheepshypotheek houdt op van kracht te zijn indien zij niet is hernieuwd voor het verloop van vijftien jaar te rekenen van de dag waarop zij is geschied.

De inschrijving wordt hernieuwd na indiening bij het Belgisch Scheepsregister van twee door de schuldeiser ondertekende borderellen waarin de te hernieuwen inschrijving nauwkeurig wordt aangewezen; anders geldt zij enkel als eerste inschrijving.

Een hernieuwing van de inschrijving na het verstrijken van de in het eerste lid bepaalde termijn geldt eveneens als eerste inschrijving.

Art. 2.5.49. Overdracht van scheepshypotheekrechten

Wanneer een scheepshypotheekrecht wordt overgedragen bij een onderhandse akte, moet de titel van scheepshypotheekvestiging, voorzien van de vermelding van de inschrijving, aan het Belgisch Scheepsregister worden voorgelegd. Het Belgisch Scheepsregister maakt op de onderhandse akte melding van de overdracht.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.

Art. 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 ou appel.

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 signée, soit sur le dépôt des deux originaux de l'acte sous seing 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.

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 seing 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.

Art. 2.5.51. Radiation d'office après vente forcée

En cas de la vente forcée d'un navire, toutes les inscriptions grevant le navire peuvent être radiées d'office par le Registre naval belge sur présentation d'un

Hetzelfde geldt voor overdracht bij een authentieke akte, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

Art. 2.5.50. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen

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 of hoger beroep.

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.

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.

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.

Art. 2.5.51. Ambtshalve doorhaling na gedwongen verkoop

In geval van gedwongen verkoop van een schip, kunnen alle bezwarende inschrijvingen betreffende het schip ambtshalve door het Belgisch Scheepsregister

certificat délivré par l'huissier de justice belge qui a procédé à la vente forcée du navire.

Par ce certificat, l'huissier de justice atteste que le navire a été adjugé pour quitte et libre de toutes charges et que l'acquéreur a payé le prix aux créanciers ou, à défaut de paiement, qu'il a effectué un versement libératoire de l'entièreté des sommes dont il est tenu.

Le certificat est inscrit dans le registre naval concerné.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt du certificat concerné dans le registre de dépôts.

Art. 2.5.52. Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction

Sauf clause dérogatoire, la demande en radiation ou en réduction de l'inscription d'une hypothèque sur navire, par action principale, sera portée devant le tribunal de commerce de l'arrondissement où le navire a son port d'attache.

À défaut de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

Art. 2.5.53. Actions contre les créanciers

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploit fait à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre naval, et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

Art. 2.5.54. Radiation sur ordre du tribunal

La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi ni sur un titre, ou lorsqu'elle a été faite en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque l'hypothèque sur navire s'est effacée par les voies légales.

worden doorgehaald op voorlegging van een getuigschrift van de Belgische gerechtsdeurwaarder die tot de gedwongen verkoop van het schip is overgegaan.

In dit getuigschrift bevestigt de gerechtsdeurwaarder dat het schip gedwongen werd verkocht voor vrij en onbelast en dat de koper de prijs heeft betaald aan de schuldeisers of, bij gebreke van dergelijke betaling, dat hij een betaling heeft verricht die hem bevrijdt voor het geheel van de sommen waartoe hij gehouden is.

Het getuigschrift wordt ingeschreven in het betrokken scheepsregister.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het getuigschrift in het register van neerlegging.

Art. 2.5.52. Rechterlijke bevoegdheid inzake eisen tot doorhaling of vermindering

Behoudens afwijkend beding, wordt de eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van een scheepshypotheek, als hoofdvordering ingesteld, gebracht voor de rechtbank van koophandel van het arrondissement waar het schip zijn thuishaven heeft.

Bij ontstentenis van een thuishaven is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen.

Art. 2.5.53. Rechtsvorderingen tegen de schuldeisers

De rechtsvorderingen tegen de schuldeisers, waartoe de inschrijvingen aanleiding kunnen geven, worden ingesteld door dagvaarding aan hun persoon, of aan de laatste in het scheepsregister vermelde gekozen woonplaats, en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.

Art. 2.5.54. Doorhaling op bevel van de rechtbank

De rechtbank beveelt de doorhaling wanneer de inschrijving gedaan is zonder gegrond te zijn op de wet of op een titel, of wanneer zij geschied is krachtens een titel die hetzij onregelmatig, hetzij vervallen of gekweten was, of wanneer de scheepshypotheek op wettelijke wijze is tenietgegaan.

Titre 6 – Saisie sur navire

Chapitre 1 – Saisie conservatoire sur navire

Section 1 – Saisie conservatoire sur navires de mer

Art. 2.6.1. Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « créance maritime » : une allégation ayant l'une des causes suivantes :

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 ;

c) assistance et sauvetage ;

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 ;

f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;

g) avarie commune ;

h) prêt à la grosse ;

i) remorquage ;

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 ;

l) construction, réparations ou équipement d'un navire ou frais de cale ;

m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;

Titel 6 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 1 – Bewarend scheepsbeslag

Afdeling 1 – Bewarend beslag op zeeschepen

Art. 2.6.1. Begrippen

In deze afdeling wordt verstaan onder:

1° "zeevordering": een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken:

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;

c) berging;

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;

f) verlies van of schade aan per schip vervoerde goederen en reisgoed;

g) averij-grosse;

h) bodemerij;

i) sleepdiensten;

j) loodsdiensten;

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;

m) lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden;

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;

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;

2° « personne » : toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les administrations et établissements publics;

3° « demandeur » : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Art. 2.6.2. Application internationale et matérielle

§ 1. Cette section est d'application à toute saisie conservatoire sur un navire de mer belge, par une personne qui a son domicile ou son siège en Belgique.

§ 2. S'appliquent également à la saisie conservatoire sur navire visée à l'article 2.6.4, § 1er, les dispositions suivantes de cette section :

1° article 2.6.2, § 4 ;

2° article 2.6.3 ;

3° article 2.6.4, §§ 2 à 5 ;

4° article 2.6.7 ;

5° article 2.6.8 ;

6° article 2.6.9 ;

7° article 2.6.10 ;

8° article 2.6.11 ;

9° article 2.6.12 ;

10° article 2.6.13 ;

11° article 2.6.14 ;

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;

p) geschillen tussen scheepsmede-eigenaars over de eigendom, het bezit, de exploitatie of de exploitatie-opbrengsten van een schip;

q) scheepshypotheek en scheepsverband;

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.

Art. 2.6.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op het bewarend beslag op een Belgisch zeeschip, door een persoon die zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft.

§ 2. Op het bewarend beslag bedoeld in artikel 2.6.4, § 1 zijn de volgende bepalingen van deze afdeling mede van toepassing:

1° artikel 2.6.2, § 4;

2° artikel 2.6.3;

3° artikel 2.6.4, § 2 tot 5;

4° artikel 2.6.7;

5° artikel 2.6.8;

6° artikel 2.6.9;

7° artikel 2.6.10;

8° artikel 2.6.11;

9° artikel 2.6.12;

10° artikel 2.6.13;

11° artikel 2.6.14;

12° article 2.6.15 ;

13° article 2.6.16 ;

14° article 2.6.17 ;

15° article 2.6.18 ;

16° article 2.6.19 ;

17° article 2.6.20 ;

18° article 2.6.22, § 1er, alinéas 2 et 3.

§ 3. En particulier, la loi belge est d'application aux règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 2.6.5 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever.

§ 4. Cette section n'est pas d'application à la saisie-exécution sur un navire de mer.

Art. 2.6.3. Interprétation

La présente section est interprétée conformément à la Convention sur la saisie des navires 1952.

Art. 2.6.4. Autre réglementation

§ 1. Les dispositions directement applicables de la Convention sur la saisie des navires 1952 s'appliquent aux événements de mer qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 8(1) ou 8(2) de cette convention.

§ 2. À l'exception des articles 1413, 1414 et 1415, les dispositions générales du Code judiciaire relatives à la saisie conservatoire sont également d'application à la saisie régie par la Convention sur la saisie des navires 1952 ou à la présente section.

En cas d'incompatibilité de ces dispositions générales ou de la présente section avec la Convention sur la saisie des navires 1952, cette dernière trouve application.

En cas d'incompatibilité des dispositions générales visées à l'alinéa 1er avec la présente section, cette dernière trouve application.

12° artikel 2.6.15;

13° artikel 2.6.16;

14° artikel 2.6.17;

15° artikel 2.6.18;

16° artikel 2.6.19;

17° artikel 2.6.20;

18° artikel 2.6.22, § 1, tweede en derde lid.

§ 3. In het bijzonder is de Belgische wet van toepassing op de procedureregels betreffende het scheepsbeslag, het verkrijgen van de in artikel 2.6.5 bedoelde machtiging en alle andere incidenten die zich naar aanleiding van een beslag kunnen voordoen.

§ 4. Deze afdeling is niet van toepassing op het uitvoerend beslag op een zeeschip.

Art. 2.6.3. Uitlegging

Deze afdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Art. 2.6.4. Andere regelgeving

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Scheepsbeslagverdrag 1952 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 8(1) of 8(2) van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

§ 2. Met uitzondering van de artikelen 1413, 1414 en 1415 zijn de algemene bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewarend beslag mede op het door het Scheepsbeslagverdrag 1952 of deze afdeling geregelde beslag van toepassing.

In geval van onverenigbaarheid van die algemene bepalingen of van deze afdeling met het Scheepsbeslagverdrag 1952, vindt dit laatste toepassing.

In geval van onverenigbaarheid van de in het eerste lid bedoelde algemene bepalingen met deze afdeling, vindt deze laatste toepassing.

§ 3. Les articles 516 et 633 du Code judiciaire sont d'application à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente section.

§ 4. Cette section s'applique sans préjudice de l'article 28 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

§ 5. Cette section s'applique sans préjudice de l'article 507 du Code pénal.

§ 6. Cette section s'applique sans préjudice des droits et pouvoirs des autorités, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer, qui sont régis par des dispositions de droit public.

Art. 2.6.5. Exigences de base

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un navire de mer avec l'autorisation du juge et pour garantie d'une créance maritime, ou pour garantir une autre créance déterminée par la loi.

Art. 2.6.6. Navires saisissables

§ 1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance maritime prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article 2.6.1, 1°, à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

§ 2. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

§ 3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le

§ 3. De artikelen 516 en 633 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing op de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder respectievelijk beslagrechter ter zake van het in deze afdeling geregelde beslag.

§ 4. Deze afdeling geldt onverminderd artikel 28 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 5. Deze afdeling geldt onverminderd artikel 507 het het Strafwetboek.

§ 6. Deze afdeling geldt onverminderd de rechten en bevoegdheden van de overheden om een schip in beslag te nemen, aan te houden of anderszins te beletten zee te kiezen, welke worden geregeld door publiekrechtelijke bepalingen.

Art. 2.6.5. Grondvereisten

Op een zeeschip kan uitsluitend bewarend beslag worden gelegd met machtiging van de rechter en ter verzekering van een zeevordering, of verzekering van een andere vordering vastgesteld door de wet.

Art. 2.6.6. Voor beslag vatbare schepen

§ 1. Onverminderd paragraaf 4 mag het beslag worden gelegd hetzij op het schip waarop de zeevordering betrekking heeft, hetzij op enig ander schip dat toebehoort aan degene die op het tijdstip van het ontstaan van de zeevordering eigenaar was van het schip waarop deze zeevordering betrekking heeft, zelfs wanneer het beslagen schip gereed is om uit te varen; ter zake van een zeevordering bedoeld onder o), p), q) van artikel 2.6.1, 1° mag evenwel op geen ander schip beslag worden gelegd dan op dat, waarop de vordering betrekking heeft.

§ 2. Schepen worden geacht dezelfde eigenaar te hebben wanneer alle scheepsaandelen toebehoren aan dezelfde persoon of personen.

§ 3. Voor dezelfde vordering kan door dezelfde eiser slechts eenmaal beslag op een schip worden gelegd, en slechts eenmaal een borgtocht of andere zekerheid worden gesteld; indien op een schip beslag is gelegd of een borgtocht of een zekerheid is gesteld, hetzij om opheffing van het beslag te verkrijgen, hetzij om beslaglegging te voorkomen, zal een volgend beslag op

demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le juge, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du tribunal que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

§ 4. Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente section, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Art. 2.6.7. Contre-caution

La saisie est non avenue si le saisissant ne produit dans le délai fixé les garanties auxquelles le juge peut subordonner l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire qu'il accorde.

Art. 2.6.8. Exploit de saisie

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire :

1° une copie de la décision qui a autorisé à pratiquer la saisie ;

2° une description sommaire du navire saisi ;

3° l'heure de la signification.

Le Roi peut spécifier quelles données relatives à la description du navire doivent être mentionnées dans l'exploit.

het schip of op ieder ander schip van dezelfde eigenaar door dezelfde schuldeiser voor dezelfde zeevordering worden opgeheven, en zal het schip door de rechter worden vrijgegeven, tenzij de eiser ten genoegen van de rechtbank bewijst dat de borgtocht of de zekerheid onherroepelijk was opgeheven voordat het volgend beslag is gelegd of dat er een andere geldige reden is om het beslag te handhaven.

§ 4. Wanneer, in geval van een bevrachting van een schip met overgave van rederschap, alleen de bevrachter ter zake van een op dat schip betrekking hebbende zeevordering aansprakelijk is, kan de eiser, met inachtneming van deze afdeling, beslag leggen op dat schip of op ieder ander schip dat aan de bevrachter toebehoort, maar ter zake van die zeevordering mag geen beslag worden gelegd op enig ander schip dat toebehoort aan de eigenaar.

Het vorige lid is eveneens van toepassing op alle gevallen, waarin een ander persoon dan de eigenaar voor een zeevordering aansprakelijk is.

Art. 2.6.7. Tegenborgstelling

Het beslag wordt als niet bestaande beschouwd indien de beslaglegger binnen de bepaalde termijn niet de zekerheden stelt die de rechter voor het verlenen van de machtiging tot het leggen van bewarend beslag kan eisen.

Art. 2.6.8. Beslagexploot

Het beslagexploot bevat, behalve de vermeldingen voorgeschreven in artikel 1389 van het Gerechtelijk Wetboek:

1° een afschrift van de uitspraak op grond waarvan beslag wordt gelegd;

2° een beknopte beschrijving van het in beslag genomen schip;

3° het uur van de betekening.

De Koning kan nader bepalen welke gegevens in verband met de beschrijving van het schip in het exploot moeten worden vermeld.

Art. 2.6.9. Signification et dénonciation

§ 1. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur-le-champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. Si la signification ne peut être effectuée de cette façon, la signification consiste en la remise de la copie au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le navire.

La signification tient lieu d'interdiction de prendre la mer pour le navire. Un navire saisi peut être déplacé au sein du même port sur ordre des autorités portuaires ou des eaux navigables compétentes ou de leur personnel compétent. Cet ordre doit être remis au juge qui a donné l'autorisation visée à l'article 2.6.5.

La saisie peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. Le paragraphe précédent n'empêche pas de signifier par ailleurs la saisie au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire, au surveillant visé à l'article 2.6.11, à l'agent maritime ou au débiteur.

§ 3. La saisie est dénoncée

1° au choix du saisissant, à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation ;

2° à l'autorité portuaire ou des eaux navigables compétente ou à leur personnel compétent.

La dénonciation visée à l'alinéa précédent indique qu'elle sert de sommation pour retenir le navire saisi.

Art. 2.6.10. Documents du navire

Sous réserve de l'article 2.4.8, l'autorisation de saisir s'étend de plein droit aux documents du navire sans lesquels le navire ne peut prendre la mer.

Les documents visés au premier alinéa sont conservés par l'huissier de justice jusqu'à la mainlevée de la saisie conservatoire ou jusqu'à l'exécution.

Art. 2.6.9. Betekening en aanzegging

§ 1. Een afschrift van het beslagexploot wordt terstond aan boord van het schip betekend aan de gezagvoerder of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier. Zo de betekening niet op die wijze kan geschieden, bestaat de betekening in de terhandstelling van het afschrift aan de Procureur des Konings in wiens rechtsgebied het schip zich bevindt.

De betekening geldt als verbod tot afvaart van het schip. Een schip waarop beslag is gelegd kan evenwel binnen dezelfde haven of waterweg worden verplaatst op bevel van de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden. Dit bevel moet worden bezorgd aan de rechter die de machtiging bedoeld in artikel 2.6.5 heeft gegeven.

Het beslag kan worden aangeplakt op de meest in het oog vallende of andere geschikte plaatsen aan boord of aan wal.

§ 2. De vorige paragraaf verhindert niet dat het beslag bovendien wordt betekend aan de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de bewaker bedoeld in artikel 2.6.11, de scheepsagent of de schuldenaar.

§ 3. Het beslag wordt aangezegd:

1° naar keuze van de beslaglegger, aan de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole;

2° de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden.

De in het vorige lid bedoelde aanzegging vermeldt dat zij geldt als aanmaning de afvaart van het in beslag genomen schip te beletten.

Art. 2.6.10. Scheepsdocumenten

Onder voorbehoud van artikel 2.4.8, slaat de machtiging tot inbeslagneming van rechtswege op de scheepsdocumenten zonder welke het schip niet mag afvaren.

De in eerste lid bedoelde documenten worden door de gerechtsdeurwaarder bewaard tot de opheffing van het bewarend beslag of de tenuitvoerlegging.

Le Roi peut établir une liste des documents du navire visés au premier alinéa.

Art. 2.6.11. Surveillance

L'huissier de justice peut, en tout état de cause, préposer un surveillant à la garde du navire saisi.

Art. 2.6.12. Inscription

L'exploit de saisie est inscrit, dans les quinze jours, au registre naval tenu par le Registre naval belge.

L'inscription est faite sur la présentation au Registre naval belge de l'exploit de saisie et d'une copie, signée par l'huissier de justice, de cet exploit.

Si le navire saisi n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription de la saisie dès l'enregistrement ou l'immatriculation du navire.

Art. 2.6.13. Nouvelle saisie sur le même navire

Une saisie conservatoire déjà présentée à l'inscription ou inscrite ne fait pas obstacle à ce qu'une nouvelle saisie soit autorisée sur le même navire.

Cette nouvelle saisie est inscrite conformément à l'article 2.6.12.

Art. 2.6.14. Durée de validité

§ 1. Sauf le cas de suspension prévu au paragraphe 2, la saisie vaut pendant trois années prenant cours à la date de l'ordonnance par laquelle l'autorisation de saisie visée à l'article 2.6.5 est accordée.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de plein droit de produire ses effets ;

2° il n'est plus fait mention de la saisie sur un navire enregistré ou immatriculé en Belgique dans les

De Koning kan een lijst van de in het eerste lid bedoelde scheepsdocumenten vaststellen.

Art. 2.6.11. Bewaking

De gerechtsdeurwaarder kan in elke stand van het geding een bewaker van het in beslag genomen schip aanstellen.

Art. 2.6.12. Inschrijving

Het beslagexploot wordt binnen vijftien dagen ingeschreven in een door het Belgisch Scheepsregister gehouden scheepsregister.

De inschrijving gebeurt op overlegging aan het Belgisch Scheepsregister van het beslagexploot en van een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift van dit exploot.

Is het schip waarop beslag werd gelegd niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving van het beslag over zodra het schip is geregistreerd of teboekgesteld.

Art. 2.6.13. Nieuw beslag op hetzelfde schip

Een reeds ter inschrijving aangeboden of ingeschreven bewarend beslag verhindert niet dat een nieuw beslag op hetzelfde schip wordt toegestaan.

Dit nieuwe beslag wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 2.6.12.

Art. 2.6.14. Geldigheidsduur

§ 1. Buiten het geval van schorsing bedoeld in paragraaf 2, geldt het beslag gedurende drie jaar te rekenen van de datum van de beschikking waarbij de machtiging tot beslag bedoeld in artikel 2.6.5 is verleend.

Bij het verstrijken van deze termijn :

1° houdt het beslag van rechtswege op gevolg te hebben;

2° wordt van het beslag op een in België geregistreerd of teboekgesteld schip geen melding meer gemaakt in

certificats délivrés par le Registre naval belge, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

§ 2. La demande au fond suspend jusqu'au jour où la décision définitive du juge ne sera plus susceptible de recours ordinaires, les délais stipulés au paragraphe 1er.

Cette suspension n'a lieu que si la demande au fond a été inscrite, avant l'expiration du délai de validité de la saisie, par le Registre naval belge dans le registre concerné. Cette suspension prend fin à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'inscription de la demande, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, ladite inscription n'ait été renouvelée pour un nouveau terme de trois ans.

Le renouvellement a lieu sur présentation au Registre naval belge d'une requête, en double exemplaire, contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler et de la cause de la suspension du délai de validité de la saisie.

Toute décision définitive, qui n'est plus susceptible de recours ordinaires, rendue sur la demande au fond est inscrite, à la requête de la partie la plus diligente, à la suite de l'inscription de cette demande.

Art. 2.6.15. Demande de renouvellement

Le créancier qui établit qu'il existe des raisons fondées pour que la saisie soit maintenue, peut obtenir l'autorisation de la renouveler.

Le renouvellement est demandé par requête motivée, signée par un avocat ou un huissier de justice.

La requête est présentée par un avocat ou un huissier de justice au juge qui a autorisé la saisie, à peine de déchéance quinze jours au moins avant l'expiration du délai de validité de la saisie,.

Il est statué sur cette requête dans le délai prévu à l'article 1418 du Code judiciaire.

de getuigschriften die het Belgisch Scheepsregister verstrekt, tenzij de inschrijving is hernieuwd.

§ 2. De vordering over de zaak zelf schorst de in paragraaf 1 bepaalde termijn tot de dag waarop de eindbeslissing van de rechter niet meer vatbaar is voor gewone rechtsmiddelen.

Deze schorsing heeft evenwel slechts plaats wanneer de vordering over de zaak zelf, voor het verstrijken van de geldigheidstermijn van het beslag, door het Belgisch Scheepsregister in het betrokken register ingeschreven is. Deze schorsing loopt ten einde bij het verloop van drie jaar te rekenen van de inschrijving van de vordering, tenzij, vóór het verstrijken van die termijn, de inschrijving hernieuwd is voor een nieuwe termijn van drie jaar.

De hernieuwing geschiedt op voorlegging aan het Belgisch Scheepsregister van een verzoekschrift in twee exemplaren, houdende nauwkeurige aanduiding van de te hernieuwen inschrijving en van de oorzaak van de schorsing van de geldigheidsduur van het beslag.

Elke eindbeslissing die niet meer vatbaar is voor de gewone rechtsmiddelen en gewezen is op de vordering over de zaak zelf, wordt op verzoek van de meest gerede partij ingeschreven na de inschrijving van de vordering.

Art. 2.6.15. Verzoek tot hernieuwing

De schuldeiser die bewijst dat er gegronde redenen zijn om het beslag te handhaven, kan gemachtigd worden om het te hernieuwen.

De hernieuwing wordt gevraagd bij een met redenen omkleed verzoekschrift dat wordt ondertekend door een advocaat of gerechtsdeurwaarder.

Het verzoekschrift wordt, op straffe van verval, ten minste vijftien dagen vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van het beslag, door een advocaat of gerechtsdeurwaarder ingediend bij de rechter die het beslag heeft toegestaan.

Op dit verzoekschrift wordt beschikt binnen de in artikel 1418 van het Gerechtelijk Wetboek bepaalde termijn.

L'ordonnance qui refuse le renouvellement n'est pas susceptible d'appel.

Art. 2.6.16. Ordonnance de renouvellement

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie conservatoire contient l'indication précise de la saisie conservatoire à renouveler.

La durée du renouvellement est déterminée par le juge qui l'autorise. Ce délai prend cours le jour du renouvellement de l'inscription dans le registre naval.

Art. 2.6.17. Signification et dénonciation de l'ordonnance de renouvellement

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie est signifiée et dénoncée conformément à l'article 2.6.9.

Elle est réputée non avenue si le renouvellement de l'inscription n'a pas été fait avant l'expiration de la durée de validité de la saisie existante

Le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au Registre naval belge d'une requête en double exemplaire contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée d'une copie de l'exploit de signification et de l'ordonnance, signée par l'huissier de justice.

Art. 2.6.18. Inscription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque

Une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription dans un registre naval ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque, quelle que soit leur date ; toutefois, ces actes ne sont pas opposables aux créanciers saisissants tant que l'inscription de l'exploit de saisie n'est pas périmée.

Art. 2.6.19. Aliénation après inscription

L'aliénation qui a lieu après que la saisie sur navire eut été inscrite dans un registre des navires ou dûment présentée à l'inscription peut être exécutée si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur a consigné les deniers suffisants pour acquitter, en principal et

De beschikking die hernieuwing weigert, is niet vatbaar voor hoger beroep.

Art. 2.6.16. Beschikking tot hernieuwing

De beschikking waarbij de hernieuwing van het bewarend beslag wordt toegestaan, bevat de nauwkeurige opgave van het te hernieuwen bewarend beslag.

De rechter die de hernieuwing toestaat, bepaalt de duur ervan. De termijn gaat in op de dag waarop de inschrijving in het scheepsregister hernieuwd wordt.

Art. 2.6.17. Betekening en aanzegging van de beschikking tot hernieuwing

De beschikking waarbij de hernieuwing van het beslag wordt toegestaan, wordt betekend en aangezegd overeenkomstig artikel 2.6.9.

Zij wordt als niet bestaande beschouwd, indien de hernieuwing van de inschrijving niet gedaan is vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van het bestaande beslag.

De hernieuwing van de inschrijving gebeurt op overlegging aan het Belgisch Scheepsregister van een verzoekschrift in twee exemplaren, dat de te hernieuwen inschrijving nauwkeurig bepaalt en waarbij een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift van het exploot van betekening en van de beschikking wordt gevoegd.

Art. 2.6.18. Inschrijving van vervreemdings- of hypotheekakten

Een in een scheepsregister ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag verhindert niet dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden ingeschreven, ongeacht hun datum; die akten kunnen echter tegen de beslagleggende schuldeisers niet worden ingeroepen, zolang de inschrijving van het beslagexploot niet vervallen is.

Art. 2.6.19. Vervreemding na inschrijving

De vervreemding die plaats heeft nadat het scheepsbeslag is ingeschreven in een scheepsregister, of behoorlijk ter inschrijving is aangeboden, kan worden uitgevoerd indien de verkrijger, vóór de dag bepaald voor de toewijzing, het vereiste geld in

accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

Sous réserve des articles 2.5.19 et 2.5.44, § 1er, tous les intéressés peuvent néanmoins convenir que le montant à consigner sera égal au prix d'acquisition.

De l'accord de toutes les parties, les sommes prévues aux alinéas 1er et 2 peuvent être données en dépôt auprès d'une institution financière choisie par les deux parties. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur l'institution financière à choisir, le montant est donné en dépôt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

Art. 2.6.20. Radiation

§ 1. Les inscriptions relatives à la saisie conservatoire sont radiées conformément à l'article 2.5.50.

Les inscriptions peuvent également être radiées à la suite d'un exploit de mainlevée signifié au Registre naval belge par l'huissier de justice saisissant. Dans ce contexte, cet huissier de justice agit sur requête et en tant que représentant légal du saisisseur.

L'exploit de saisie ou la demande de renouvellement visée à l'article 2.6.15, portant la mention de l'inscription, est dans tous les cas remis au Registre naval belge.

§ 2. La demande en radiation ou en réduction de l'inscription de la saisie, par action principale, sera portée devant le juge des saisies du lieu où l'autorisation visée à l'article 2.6.5 a été accordée.

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploit fait à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le

consignatie heeft gegeven tot betaling van kapitaal en toebehoren van de opeisbare bedragen verschuldigd aan de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn, de bevoorrechte schuldeisers die verzet doen en de schuldeisers van wie het beslag is ingeschreven.

Onder voorbehoud van de artikelen 2.5.19 en 2.5.44, § 1, mogen alle belanghebbenden evenwel overeenkomen dat het in consignatie te geven bedrag gelijk zal zijn aan de prijs die voor de verkrijging betaald is.

In onderlinge overeenstemming tussen alle partijen kunnen de in het eerste en tweede lid bedoelde bedragen in bewaring worden gegeven bij een door hen gekozen financiële instelling. Indien partijen het niet over de te kiezen financiële instelling eens raken wordt het bedrag in bewaring gegeven bij de Deposito- en Consignatiekas.

Indien de aldus gestorte gelden geleend zijn, hebben de uitleners slechts hypotheek na de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn, de bevoorrechte schuldeisers die verzet doen en de schuldeisers van wie het beslag is ingeschreven.

Art. 2.6.20. Doorhaling

§ 1. De inschrijvingen betreffende het bewarend beslag worden doorgehaald overeenkomstig artikel 2.5.50.

De inschrijvingen kunnen ook worden doorgehaald ingevolge een exploot van opheffing betekend aan het Belgisch Scheepsregister door de gerechtsdeurwaarder die het beslag heeft gelegd. Daarbij handelt die gerechtsdeurwaarder op verzoek en als wettelijk vertegenwoordiger van de beslaglegger.

Het beslagexploot of het in artikel 2.6.15 bedoelde verzoekschrift tot hernieuwing, voorzien van de melding van de inschrijving, wordt in ieder geval aan het Belgisch Scheepsregister bezorgd.

§ 2. De eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van het beslag, als hoofdvordering ingesteld, wordt gebracht voor de beslagrechter van de plaats waar de machtiging bedoeld in artikel 2.6.5 is gegeven.

De rechtsvorderingen tegen de schuldeisers, waartoe de inschrijvingen aanleiding kunnen geven, worden ingesteld door dagvaarding aan hun persoon, of aan de

registre; et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

Art. 2.6.21. Mainlevée

Sans préjudice de l'application de la Convention des NU sur le droit de la mer, le juge des saisies dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies ou en cas de cantonnement, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 2.6.1, 1° ci-dessous, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge des saisies peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur la suffisance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant, et si nécessaire les conditions.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Art. 2.6.22. Juridiction quant au fond

§ 1. Dans le cas où le Règlement (CE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale est d'application, les juges belges sont par ailleurs compétents pour statuer sur le fond du procès à condition :

1° qu'une saisie conservatoire sur le navire de mer ait été opérée en Belgique ; et

2° que le demandeur ait sa résidence habituelle ou son principal établissement en Belgique, que la créance maritime soit elle-même née en Belgique, que la créance maritime soit née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite, que la créance provienne d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de

laatste in het register vermelde gekozen woonplaats, en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.

Art. 2.6.21. Opheffing

Onverminderd de toepassing van het VN-zeerechtenverdrag, verleent de beslagrechter binnen wiens rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, opheffing van het beslag, wanneer voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld of in geval van kantonnement, behalve ingeval het beslag werd gelegd ter zake van een zeevordering bedoeld onder o) of p) van artikel 2.6.1, 1°. In dat geval kan de beslagrechter de bezitter van het schip, wanneer deze voldoende borgtocht of andere zekerheid stelt, toestaan de exploitatie van het schip voort te zetten of kan hij het beheer van dat schip tijdens de duur van het beslag regelen.

Bij gebreke van overeenstemming tussen partijen over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid stelt de beslagrechter de aard en het bedrag daarvan vast, en desgevallend de voorwaarden.

Het verzoek tot opheffing van het beslag tegen een zodanige zekerheidstelling kan niet worden uitgelegd als een erkenning van aansprakelijkheid en evenmin als een afstand van het voordeel van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Art. 2.6.22. Rechtsmacht ten gronde

§ 1. Ingeval Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken van toepassing is, zijn de Belgische rechters bovendien bevoegd om uitspraak te doen in het bodemgeschil op voorwaarde dat:

1° in België bewarend beslag op het zeeschip is gelegd; en

2° de eiser zijn woonplaats of zijn hoofdzetel heeft in België, de zeevordering is ontstaan in België, de zeevordering is ontstaan tijdens een reis tijdens welke het beslag gelegd is, de vordering voortvloeit uit een aanvaring of uit omstandigheden bedoeld in artikel 13 van het Aanvaringsverdrag 1910 of artikel 7.2.2, § 2

la Convention sur les Abordages 1910 ou de l'article 7.2.2, § 2, du présent code, que la créance soit née d'une assistance ou d'un sauvetage ou que la créance soit garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

Dans le cas où le Règlement (CE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale n'est pas d'application, les juges belges sont compétents pour statuer sur le fond du procès dans tous les cas dans lesquels une saisie conservatoire a été pratiquée sur le navire de mer en Belgique.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice de la juridiction que les juges belges empruntent à d'autres règles applicables.

§ 2. Si une saisie conservatoire sur le navire de mer a été opérée en Belgique mais que les juges belges n'ont pas de juridiction pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 2.6.21 pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le juge compétent pour statuer sur le fond, et le juge des saisies fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le juge compétent.

§ 3. Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le juge des saisies pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

§ 4. Dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

§ 5. Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

van dit wetboek, de schuldvordering is ontstaan ter zake van berging, of de schuldvordering is verzekerd door een scheepshypotheek of een scheepsverband op het schip waarop beslag is gelegd.

Ingeval Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken niet van toepassing is, zijn de Belgische rechters bevoegd om uitspraak te doen in het bodemgeschil in alle gevallen waar in België bewarend beslag op het zeeschip is gelegd.

De vorige leden gelden onverminderd de rechtsmacht die de Belgische rechters ontlenen aan andere toepasselijke regels.

§ 2. Indien in België bewarend beslag op het zeeschip is gelegd maar de Belgische rechters geen rechtsmacht hebben om in het bodemgeschil uitspraak te doen, moet de borgtocht of andere zekerheid, welke overeenkomstig artikel 2.6.21 gesteld moet worden om opheffing van het bewarend beslag te verkrijgen, de uitvoerbaarheid waarborgen van alle veroordelingen die later mochten worden uitgesproken door de rechter die bevoegd is om te beslissen in het bodemgeschil en de beslagrechter stelt de termijn vast waarbinnen de eiser een vordering voor de bevoegde rechter moet instellen.

§ 3. Indien de overeenkomsten tussen partijen hetzij een beding tot toekenning van bevoegdheid aan een andere rechter, hetzij een scheidsrechterlijk beding inhouden, kan de beslagrechter een termijn bepalen waarbinnen de beslaglegger zijn vordering ten gronde moet instellen.

§ 4. Indien de rechtsvordering in de gevallen bedoeld in de paragrafen 2 en 3 niet binnen de aldus vastgestelde termijn wordt ingesteld, kan de verweerder de opheffing van het beslag of de teruggave van de gegeven waarborg vorderen.

§ 5. Dit artikel is niet van toepassing op de gevallen bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868.

Art. 2.6.23. Autres droits d'action et droits de suite

Rien dans la présente section ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette section, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le juge saisi du litige.

Cette section ne confère au demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par les dispositions sur les sûretés sur navires.

Section 2 – Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

Art. 2.6.24. Application matérielle

Cette section s'applique à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure, à laquelle les dispositions directement applicables de la Convention sur la saisie des navires 1952 ne s'appliquent pas.

Art. 2.6.25. Exigences de base

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un bateau de navigation intérieure s'il est satisfait aux exigences de base stipulées au chapitre I du titre II de la partie V du Code judiciaire.

Art. 2.6.26. Procédure

Les articles 2.6.2, § 3, 2.6.4, §§ 2 à 6, 2.6.8, 2.6.9, 2.6.10, 2.6.11, 2.6.12, 2.6.13, 2.6.14, 2.6.15, 2.6.16, 2.6.17, 2.6.18, 2.6.19, 2.6.20 et 2.6.21 sont d'application en conséquence à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation à l'article 2.6.9, § 2, la signification de la saisie au propriétaire du navire est obligatoire.

Art. 2.6.27. Saisie navigatoire

Le juge peut régler l'exploitation du navire sans lever la saisie. Il peut à cette fin imposer par exemple une caution ou sûreté déterminée par ses soins.

Section 3 – Saisie conservatoire sur les biens à bord

Art. 2.6.28. Exigences de base

Art. 2.6.23. Andere vorderingsrechten en volgrechten

Geen enkele bepaling van deze afdeling mag worden geacht een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van deze afdeling, niet zou bestaan volgens de wet die de rechter, bij wie het geding aanhangig is, moet toepassen.

Deze afdeling kent aan de eiser geen enkel volgrecht toe waarin niet is voorzien door de in het vorige lid bedoelde wet of door de bepalingen inzake scheepszekerheidsrechten.

Afdeling 2 – Bewarend beslag op binnenschepen

Art. 2.6.24. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op het bewarend beslag op binnenschepen, waarop de rechtstreeks werkende bepalingen van het Scheepsbeslagverdrag 1952 niet van toepassing zijn.

Art. 2.6.25. Grondvereisten

Op een binnenschip kan uitsluitend bewarend beslag worden gelegd indien is voldaan aan de grondvereisten bepaald in hoofdstuk I van titel II van deel V van het Gerechtelijk Wetboek.

Art. 2.6.26. Procedure

Op het bewarend beslag op binnenschepen zijn de artikelen 2.6.2, § 3, 2.6.4, § 2 tot 6, 2.6.8, 2.6.9, 2.6.10, 2.6.11, 2.6.12, 2.6.13, 2.6.14, 2.6.15, 2.6.16, 2.6.17, 2.6.18, 2.6.19, 2.6.20 en 2.6.21 van overeenkomstige toepassing.

In afwijking van artikel 2.6.9, § 2, is de betekening van het beslag aan de scheepseigenaar verplicht.

Art. 2.6.27. Varend beslag

De beslagrechter kan de exploitatie van het schip regelen zonder het beslag op te heffen. Te dien einde kan hij onder meer bevelen dat een door hem bepaalde borgtocht of zekerheid wordt gesteld.

Afdeling 3 – Bewarend beslag op goederen aan boord

Art. 2.6.28. Grondvereisten

Une saisie conservatoire peut être pratiquée sur les biens de consommation, la cargaison et d'autres biens qui se trouvent à bord d'un navire, ainsi que sur les titres sur ces biens conformément au Code judiciaire.

L'exploit de saisie indique les biens et titres sur lesquels la saisie conservatoire est pratiquée.

Les effets personnels du commandant, de l'équipage ou des passagers, les vivres destinés à l'utilisation par le commandant, l'équipage ou les passagers et la quantité de bunkers nécessaires pour fournir du chauffage et de la climatisation pendant un mois dans les cabines et les autres espaces de vie ne sont pas susceptibles d'être saisis.

Art. 2.6.29. Dépôt du bien saisi

§ 1. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.6.28 empêche ou peut empêcher le départ du navire, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'usager du navire peut, en tout état de cause, donner ou faire donner le bien saisi en dépôt auprès d'un séquestre agréé ou désigné.

À cette fin, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire s'adresse au juge des saisies qui détermine de quelle manière et à quelles conditions le bien saisi est donné en dépôt.

§ 2. Le dépôt visé au § 1er peut également être demandé par tout autre intéressé. Dans ce cas, le juge des saisies examine s'il est justifié à la lumière des circonstances.

§ 3. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.6.28 concerne des choses de genre et si la saisie empêche ou peut empêcher le départ du navire, tout intéressé, au lieu des biens saisis ou à saisir, peut donner ou faire donner en dépôt une même quantité de biens présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité auprès d'un séquestre agréé ou désigné.

À cette fin, l'intéressé s'adresse au juge des saisies qui détermine de quelle manière et à quelles conditions les biens sont donnés en dépôt. En vertu des pièces présentées par l'intéressé, le juge des saisies examine en particulier si la quantité, les caractéristiques et la qualité

Op verbruiksgoederen, lading en andere goederen die zich aan boord van een schip bevinden, alsmede op de titels op die goederen, kan bewarend beslag worden gelegd overeenkomstig het Gerechtelijk Wetboek.

Het beslagexploot wijst de goederen en titels aan waarop bewarend beslag wordt gelegd.

Persoonlijke bezittingen van de gezagvoerder, de bemanning of de passagiers, levensmiddelen bestemd voor gebruik door de gezagvoerder, de bemanning of de passagiers, en een hoeveelheid bunkers noodzakelijk om in de kajuiten en de andere leefruimten gedurende een maand in verwarming en koeling te voorzien, zijn niet vatbaar voor beslag.

Art. 2.6.29. Bewaargeving van het in beslag genomen goed

§ 1. Ingeval het artikel 2.6.28 bedoelde beslag de afvaart van het schip belet of kan beletten, kan de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker in elke stand van het geding het in beslag genomen goed in bewaring geven of doen geven bij een erkende of aangestelde sekwester.

Te dien einde wendt de scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker zich tot de beslagrechter, die bepaalt op welke wijze en onder welke voorwaarden het beslagene in bewaring wordt gegeven.

§ 2. Om de in § 1 bedoelde bewaargeving kan eveneens worden verzocht door iedere andere belanghebbende. Alsdan gaat de beslagrechter na of de bewaargeving verantwoord is in het licht van de omstandigheden.

§ 3. Ingeval het in artikel 2.6.28 bedoelde beslag soortgoederen betreft, en indien het beslag de afvaart van het schip belet of kan beletten, kan iedere belanghebbende, in de plaats van de beslagen of de in beslag te nemen goederen, eenzelfde hoeveelheid goederen, met dezelfde kenmerken en van dezelfde hoedanigheid, in bewaring geven of doen geven bij een erkende of aangestelde sekwester.

De belanghebbende wendt zich te dien einde tot de beslagrechter die bepaalt op welke wijze en onder welke voorwaarden de goederen in bewaring worden gegeven. Op grond van de door de belanghebbende voorgelegde stukken, gaat de beslagrechter in het bijzonder na of de hoeveelheid, de kenmerken en de

des biens présentés correspondent à la quantité, aux caractéristiques et à la qualité des biens saisis ou à saisir.

Une fois que les biens présentés ont été donnés en dépôt selon le mode et les conditions stipulées par le juge des saisies, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit; à compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

§ 4. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.6.28 concerne des choses de genre et si la saisie empêche ou peut empêcher le départ du navire, tout intéressé peut libérer les biens saisis avec l'autorisation du juge des saisies ou empêcher la saisie sur les biens en donnant en dépôt à la Caisse des dépôts et consignations ou entre les mains d'un séquestre agréé ou désigné une somme qui représente tout au plus la valeur des biens saisis ou à saisir et ne peut à aucun moment dépasser le montant de la dette en principal, intérêts et frais.

Le juge des saisies arrête la valeur des biens saisis ou à saisir et détermine sur cette base la somme à donner en dépôt. Le juge des saisies détermine également de quelle manière et à quelles conditions la somme doit être donnée en dépôt.

Une fois que la somme a été donnée en dépôt, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit. À compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur la somme donnée en dépôt.

§ 5. Dès qu'il n'y a plus de biens saisis à bord du navire en vertu de l'application des paraghaphes 1er, 2, 3 ou 4, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

§ 6. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit de cantonnement conformément aux dispositions du Code judiciaire.

Chapitre 2 – Saisie-exécution sur navire

hoedanigheid van de aangeboden goederen overeenstemmen met de hoeveelheid, de kenmerken en de hoedanigheid van de beslagen of te beslagen goederen.

Eens de aangeboden goederen overeenkomstig de door de beslagrechter bepaalde wijze en voorwaarden in bewaring werden gegeven, zijn de oorspronkelijk beslagen of de in beslag te nemen goederen van rechtswege bevrijd; vanaf dat ogenblik rust het beslag van rechtswege op de in bewaring gegeven goederen.

§ 4. Ingeval het in artikel 2.6.28 bedoelde beslag soortgoederen betreft, en indien het beslag de afvaart van het schip belet of kan beletten, kan iedere belanghebbende de in beslag genomen goederen met toelating van de beslagrechter bevrijden of het beslag erop verhinderen door in de Deposito- en Consignatiekas of in handen van een erkende of aangestelde sekwester een bedrag in bewaring te geven, dat ten hoogste de waarde van de beslagen of te beslagen goederen vertegenwoordigt en in geen geval het bedrag van de schuld in hoofdsom, intresten en kosten mag overstijgen.

De beslagrechter stelt de waarde van de beslagen of te beslagen goederen vast, en bepaalt aan de hand daarvan het in bewaring te geven bedrag. De beslagrechter bepaalt eveneens op welke wijze en onder welke voorwaarden het bedrag in bewaring moet worden gegeven.

Eens het bedrag in bewaring werd gegeven, zijn de oorspronkelijk beslagen of de in beslag te nemen goederen van rechtswege bevrijd. Vanaf dat ogenblik rust het beslag van rechtswege op het in bewaring gegeven bedrag.

§ 5. Zodra er ingevolge de toepassing van paragrafen 1, 2, 3 of 4 geen beslagen goederen meer aan boord van het schip zijn, is het schip in alle geval vrij om af te varen.

§ 6. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd het recht tot kantonnement overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.

Hoofdstuk 2 – Uitvoerend scheepsbeslag

Art. 2.6.30. Application internationale et matérielle

Le présent chapitre est d'application à toute saisie-exécution sur navire en Belgique et dans les zones maritimes belges.

Art. 2.6.31. Autre réglementation

§ 1. Dans la mesure où le présent chapitre n'y déroge pas, les dispositions générales du Code judiciaire relatives à la saisie-exécution sont également d'application à la saisie régie par la présente section.

§ 2. Les articles 513 et 633 du Code judiciaire sont d'application à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par le présent chapitre.

§ 3. Cette section s'applique sans préjudice de l'article 28 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

§ 4. Cette section s'applique sans préjudice de l'article 507 du Code pénal.

Art. 2.6.32. Exigences de base

§ 1. Une saisie-exécution peut exclusivement être pratiquée sur un navire :

1° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard du propriétaire du navire ; ou

2° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard d'une autre personne à la condition que la créance à l'égard de cette personne soit garantie par une sûreté sur navire sur le navire concerné.

§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, une saisie conservatoire sur un navire ne peut être transformée en une saisie-exécution.

Art. 2.6.33. Commandement préalable

Le commandement préalable à la saisie contient, à peine de nullité, l'indication de la somme due et du navire sur lequel, faute de paiement, la saisie sera pratiquée.

Le commandement contient une description sommaire du navire saisi. Le Roi peut préciser quels éléments

Art. 2.6.30. Internationale en materiële toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op elk uitvoerend beslag op een schip in België of in de Belgische zeegebieden.

Art. 2.6.31. Andere regelgeving

§ 1. Voor zover dit hoofdstuk er niet van afwijkt, zijn de algemene bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het uitvoerend beslag mede op het door deze afdeling geregelde beslag van toepassing.

§ 2. De artikelen 513 en 633 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing op de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder respectievelijk beslagrechter ter zake van het in dit hoofdstuk geregelde beslag.

§ 3. Deze afdeling geldt onverminderd van artikel 28 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 4. Deze afdeling geldt onverminderd van artikel 507 het Strafwetboek.

Art. 2.6.32. Grondvereisten

§ 1. Op een schip kan uitsluitend uitvoerend beslag worden gelegd:

1° krachtens een ten aanzien van de scheepseigenaar uitvoerbare titel; of

2° krachtens een ten aanzien van een andere persoon uitvoerbare titel, op voorwaarde dat de vordering ten opzichte van die persoon wordt gewaarborgd door een scheepszekerheidsrecht op het betrokken schip.

§ 2. Buiten de in paragraaf 1 bepaalde gevallen kan bewarend beslag op een schip niet in uitvoerend beslag worden omgezet.

Art. 2.6.33. Voorafgaand bevel

Het bevel dat voorafgaat aan het beslag bevat op straffe van nietigheid opgave van het verschuldigde bedrag en van het schip waarop bij niet-betaling beslag zal worden gelegd.

Het bevel bevat een beknopte beschrijving van het in beslag genomen schip. De Koning kan nader bepalen

doivent être communiqués à ce propos dans le commandement.

Art. 2.6.34. Signification du commandement

Le commandement préalable est signifié au débiteur.

Si le navire n'est pas la propriété du débiteur, le commandement préalable est en outre signifié au propriétaire du navire.

Art. 2.6.35. Inscription du commandement de transformation

Lorsqu'une saisie conservatoire sur navires est convertie en saisie-exécution sur navire, l'inscription du commandement préalable à l'exécution tient lieu, pour l'application du présent chapitre, d'inscription de l'exploit de saisie-exécution.

Ce commandement doit être inscrit, au plus tard dans les quinze jours, dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur et contenir l'indication précise de l'inscription de la saisie conservatoire transformée en saisie-exécution.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts.

Art. 2.6.36. Moment de la saisie

Il peut être procédé à la saisie en même temps ou après la signification du commandement préalable visé à l'article 2.6.33.

Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.

Art. 2.6.37. Exploit de saisie

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire, une description sommaire du navire saisi. Le Roi peut spécifier quels renseignements doivent être indiqués à ce propos dans l'exploit.

welke gegevens in dat verband in het bevel moeten worden vermeld.

Art. 2.6.34. Betekening van het bevel

Het voorafgaand bevel wordt betekend aan de schuldenaar.

Is het schip geen eigendom van de schuldenaar, dan wordt het voorafgaand bevel bovendien betekend aan de scheepseigenaar.

Art. 2.6.35. Inschrijving van het bevel tot omzetting

Wanneer bewarend scheepsbeslag wordt omgezet in uitvoerend scheepsbeslag, geldt de inschrijving van het voorafgaand bevel voor de toepassing van dit hoofdstuk als inschrijving van het exploot van uitvoerend beslag.

Het bevel moet ten laatste binnen vijftien dagen worden ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister en de nauwkeurige aanduiding bevatten van de inschrijving van het bewarend beslag dat in uitvoerend beslag is omgezet.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot in het register van neerlegging.

Art. 2.6.36. Tijdstip van beslaglegging

Het beslag mag worden gelegd tegelijk met of na de betekening van het voorafgaand bevel bedoeld in artikel 2.6.33.

Laat de schuldeiser na het bevel meer dan een jaar verstrijken, dan is hij ertoe gehouden dit te hernieuwen alvorens beslag te leggen.

Art. 2.6.37. Beslagexploot

Het exploot van beslaglegging bevat, behalve de vermeldingen voorgeschreven in artikel 1389 van het Gerechtelijk Wetboek, een beknopte beschrijving van het in beslag genomen schip. De Koning kan nader bepalen welke gegevens in dat verband in het exploot moeten worden vermeld.

Si la saisie est faite par un exploit distinct du commandement préalable, le procès-verbal de saisie en contient la relation.

Art. 2.6.38. Signification et dénonciation de la saisie

§ 1. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur-le-champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. Si la signification ne peut être effectuée de cette façon, la signification consiste en la remise de la copie au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le navire.

La signification tient lieu d'interdiction de prendre la mer pour le navire. Un navire saisi peut être déplacé au sein du même port sur ordre des autorités portuaires ou des eaux navigables compétentes ou de leur personnel compétent. Cet ordre doit être remis au juge qui, le cas échéant

La saisie peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. Dans les trois jours qui suivent la signification visée au paragraphe 1er, la saisie est en outre signifiée au propriétaire du navire et au débiteur si le navire saisi n'est pas sa propriété.

§ 3. Les formalités et délais stipulés dans les paragraphes 1er et 2 sont observés à peine de nullité.

§ 4. Les paragraphes précédents n'empêchent pas de signifier par ailleurs la saisie à l'armateur, à l'utilisateur du navire, au surveillant visé à l'article 2.6.39 ou à l'agent maritime.

§ 5. La saisie est dénoncée :

1° au choix du saisissant, à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation ;

2° à l'autorité portuaire ou des eaux navigables ou à leur personnel compétent.

Is het beslag gedaan bij een van het voorafgaand bevel onderscheiden exploot, dan wordt zulks in het proces-verbaal van beslaglegging vermeld.

Art. 2.6.38. Betekening en aanzegging van het beslag

§ 1. Een afschrift van het beslagexploot wordt terstond aan boord van het schip betekend aan de gezagvoerder of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier. Zo de betekening niet op die wijze kan geschieden, bestaat de betekening in de terhandstelling van het afschrift aan de Procureur des Konings in wiens rechtsgebied het schip zich bevindt.

De betekening geldt als verbod tot afvaart van het schip. Een schip waarop beslag is gelegd kan evenwel binnen dezelfde haven worden verplaatst op bevel van de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden. Dit bevel moet worden bezorgd aan de rechter die, in voorkomend geval, de machtiging bedoeld in artikel 2.6.5 heeft gegeven.

Het beslag kan worden aangeplakt op de meest in het oog vallende of andere geschikte plaatsen aan boord of aan wal.

§ 2. Binnen drie dagen na de betekening bedoeld in paragraaf 1, wordt het beslag bovendien betekend aan de scheepseigenaar en aan de schuldenaar, indien het in beslag genomen schip zijn eigendom niet is.

§ 3. De in paragrafen 1 en 2 bepaalde formaliteiten en termijnen worden in acht genomen op straffe van nietigheid.

§ 4. De voorgaande paragrafen verhinderen niet dat het beslag bovendien wordt betekend aan de reder, de scheepsgebruiker, de bewaker bedoeld in artikel 2.6.39 of de scheepsagent.

§ 5. Het beslag wordt aangezegd:

1° naar keuze van de beslaglegger, aan de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole;

2° de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden.

La dénonciation visée à l'alinéa précédent indique qu'elle sert de sommation pour retenir le navire saisi.

Art. 2.6.39. Surveillance

L'huissier de justice peut, en tout état de cause, préposer un surveillant à la garde du navire saisi.

Art. 2.6.40. Inscription

Sauf application de l'article 2.6.35, l'exploit de saisie est inscrit, conformément aux articles 2.6.12 et 2.6.13 au registre naval concerné.

L'inscription et ses effets sont régis par les articles 2.6.18 et 2.6.19.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts.

Art. 2.6.41. Durée de validité

La saisie est d'application pendant trois ans à compter de la date de la signification visée à l'art. 2.6.38, § 1er, alinéa 1er.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de plein droit de produire ses effets ;

2° il n'est plus fait mention de la saisie sur un navire enregistré ou immatriculé en Belgique dans les certificats délivrés par le Registre naval belge, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

La saisie peut être renouvelée. Ce renouvellement est régi par analogie par les articles 2.6.15, 2.6.16 et 2.6.17.

Art. 2.6.42. Radiation

Sauf application de l'article 2.6.56, les inscriptions relatives à la saisie-exécution sont radiées conformément à l'article 2.5.50.

Les inscriptions peuvent également être radiées à la suite d'un exploit de mainlevée signifié au Registre naval

De in het vorige lid bedoelde aanzegging vermeldt dat zij geldt als aanmaning de afvaart van het in beslag genomen schip te beletten.

Art. 2.6.39. Bewaking

De gerechtsdeurwaarder kan in elke stand van het geding een bewaker van het in beslag genomen schip aanstellen.

Art. 2.6.40. Inschrijving

Behoudens toepassing van artikel 2.6.35, wordt het beslagexploot overeenkomstig de artikelen 2.6.12 en 2.6.13 ingeschreven in het betrokken scheepsregister.

De artikelen 2.6.18 en 2.6.19 zijn op de inschrijving en haar gevolgen van overeenkomstige toepassing.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot in het register van neerlegging.

Art. 2.6.41. Geldigheidsduur

Het beslag geldt gedurende drie jaar te rekenen van de datum van de betekening bedoeld in art. 2.6.38, § 1, eerste lid.

Bij het verstrijken van deze termijn:

1° houdt het beslag van rechtswege op gevolg te hebben;

2° wordt van het beslag op een in België geregistreerd of teboekgesteld schip geen melding meer gemaakt in de getuigschriften die het Belgisch Scheepsregister verstrekt, tenzij de inschrijving is hernieuwd.

Het beslag kan worden hernieuwd. De artikelen 2.6.15, 2.6.16 en 2.6.17 zijn op deze hernieuwing van overeenkomstige toepassing.

Art. 2.6.42. Doorhaling

Behoudens toepassing van artikel 2.6.56, worden de inschrijvingen betreffende uitvoerend beslag doorgehaald overeenkomstig artikel 2.5.50.

De inschrijvingen kunnen ook worden doorgehaald ingevolge een exploot van opheffing betekend aan het

belge par l'huissier de justice saisissant. Dans ce contexte, cet huissier de justice agit sur requête et en tant que représentant légal du saisisseur.

L'exploit de saisie ou le commandement de transformation visé à l'article 2.6.35, portant la mention de l'inscription, est dans tous les cas remis au Registre naval belge.

Art. 2.6.43. Décision d'entamer la procédure de vente

Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie ou, s'il y a eu une saisie conservatoire antérieure, dans les huit jours du commandement de transformation de la saisie conservatoire en saisie-exécution, une requête est présentée au juge des saisies, à l'effet de désigner un officier public ou ministériel qui sera chargé de procéder à la vente.

Le juge désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente. Ce lieu peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le navire.

Le juge peut aussi ordonner, à la requête de toute partie intéressée qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de navires. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

Art. 2.6.44. Conditions de vente

Les conditions de vente, dressées par l'officier public ou ministériel, indiquent les lieu, jour et heure de la vente.

Art. 2.6.45. Consultations et litiges

§ 1. Au moins quinze jours avant la vente, l'officier public ou ministériel désigné fait sommation par exploit d'huissier de prendre connaissance des conditions de vente :

1° au débiteur contre lequel la saisie est pratiquée ;

2° au propriétaire du navire s'il n'est pas le débiteur ;

Belgisch Scheepsregister door de gerechtsdeurwaarder die het beslag heeft gelegd. Daarbij handelt die gerechtsdeurwaarder op verzoek en als wettelijk vertegenwoordiger van de beslaglegger.

Het beslagexploot of het in artikel 2.6.35 bedoelde bevel tot omzetting, voorzien van de melding van de inschrijving, wordt in ieder geval aan het Belgisch Scheepsregister bezorgd.

Art. 2.6.43. Beschikking tot aanvang van de verkoopprocedure

Binnen acht dagen na de inschrijving van het exploot van beslaglegging of, indien een voorafgaand bewarend beslag is gelegd, binnen acht dagen na het bevel tot omzetting van het bewarend in uitvoerend beslag, wordt bij de beslagrechter een verzoekschrift ingediend tot het aanstellen van een openbare of ministeriële ambtenaar die met de verkoop zal worden belast.

In zijn beschikking wijst de rechter de plaats aan waar de verkoop zal geschieden. Deze plaats kan gelegen zijn buiten het arrondissement waar het schip zich bevindt.

Op verzoekschrift van een betrokken partij kan de rechter gelasten dat, zelfs in het buitenland, tot de verkoop zal worden overgegaan door een scheepsmakelaar. Alsdan bepaalt hij de voorwaarden voor de verkoop.

Art. 2.6.44. Verkoopvoorwaarden

In de verkoopvoorwaarden, opgemaakt door de openbare of ministeriële ambtenaar, worden de plaats, de dag en het uur van de verkoop vermeld.

Art. 2.6.45. Inzage en geschillen

§ 1. Minstens vijftien dagen vóór de verkoop maant de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar bij gerechtsdeurwaardersexploot aan om inzage van de verkoopvoorwaarden te nemen:

1° de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt;

2° de scheepseigenaar, indien hij niet de schuldenaar is;

3° aux créanciers inscrits et aux créanciers opposants, soit à leur domicile élu dans l'inscription, soit à leur domicile, soit à leur siège social.

L'exploit mentionne les lieu, jour et heure de la vente.

L'officier public ou ministériel désigné avertit, en outre, des conditions de la vente tout tiers se prétendant créancier par envoi recommandé.

§ 2. Si les conditions de vente font l'objet de contestations, celles-ci ne sont recevables que si elles sont présentées à l'officier public ou ministériel désigné dans les huit jours de la sommation. L'officier public ou ministériel désigné en dresse un procès-verbal et sursoit à toutes opérations.

Après le dépôt au greffe du procès-verbal par l'officier public ou ministériel désigné, le juge des saisies fixe les jour et heure pour l'examen et le règlement des contestations. Les parties sont appelées par pli judiciaire à la diligence du greffier et elles sont entendues si elles comparaissent. À l'audience fixée, les objections sont jugées. Le cas échéant, le juge des saisies fixe un nouveau délai pour l'adjudication. La décision n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.

§ 3. Le créancier qui peut introduire une action résolutoire est tenu, sous peine de déchéance, d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication et de notifier sa décision en ce sens à l'officier public ou ministériel désigné avant le jour de l'adjudication.

L'officier public ou ministériel désigné informe les parties visées au paragraphe 1er de l'introduction de l'action résolutoire.

À partir du jour où la décision d'introduction de l'action résolutoire est signifiée à l'officier public ou ministériel désigné, la procédure de vente est suspendue en ce qui concerne le navire auquel se rapporte l'action résolutoire et elle ne peut être reprise que lorsque le créancier a renoncé à l'action résolutoire ou après le rejet de cette demande. En ce qui concerne les autres navires du débiteur, la procédure de vente peut également être

3° de ingeschreven en de verzetdoende schuldeisers, hetzij aan de in hun inschrijving gekozen woonplaats, hetzij aan hun woonplaats, hetzij aan hun maatschappelijke zetel.

Het exploot vermeldt plaats, dag en uur van de verkoop.

Bovendien geeft de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar bij een aangetekende zending kennis van de verkoopvoorwaarden aan iedere derde die schuldeiser beweert te zijn.

§ 2. Bezwaren tegen de verkoopvoorwaarden zijn alleen ontvankelijk indien zij bij de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar worden aangebracht binnen acht dagen na de aanmaning. De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar maakt er proces-verbaal van op en schorst alle verrichtingen.

Na neerlegging ter griffie van het proces-verbaal door de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar, bepaalt de beslagrechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting van de bezwaren. De partijen worden door toedoen van de griffier bij gerechtsbrief opgeroepen en worden gehoord indien zij verschijnen. Op de vastgestelde zitting worden de bezwaren berecht. In voorkomend geval bepaalt de beslagrechter voor de toewijzing een nieuwe termijn. De beslissing is niet vatbaar voor verzet, noch voor hoger beroep.

§ 3. De schuldeiser die een rechtsvordering tot ontbinding kan instellen, is op straffe van verval, gehouden deze vóór de dag van de toewijzing in te stellen en zijn beslissing daartoe vóór de dag van de toewijzing te betekenen aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar.

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar brengt de in paragraaf 1 genoemde partijen van het instellen van de vordering tot ontbinding op de hoogte.

Te rekenen van de dag waarop de beslissing tot het instellen van de rechtsvordering tot ontbinding aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar wordt betekend, wordt de verkoopprocedure geschorst ten aanzien van het schip waarop de vordering tot ontbinding betrekking heeft, en zij kan eerst worden hervat nadat de schuldeiser van de rechtsvordering tot ontbinding afstand heeft gedaan of nadat deze eis is

suspendue à la demande des parties et sur la décision du juge des saisies.

La partie poursuivante et les créanciers inscrits peuvent intervenir dans l'instance en résolution.

Art. 2.6.46. Vente de gré à gré

Jusqu'au jour qui précède la date de la vente indiquée dans le cahier des charges, le juge des saisies peut déterminer que la vente aura lieu de gré à gré par un acte qui sera soumis à son approbation.

La demande peut être introduite par le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du navire, les créanciers inscrits et les créanciers opposants.

Le demandeur signifie la citation à toutes les autres parties visées à l'alinéa précédent et à l'officier public ou ministériel désigné.

Le président peut accéder à la demande lorsqu'un rapport d'expertise indépendant et une consultation du marché démontrent de manière crédible que le prix de vente stipulé dans l'acte correspond à la valeur de marché du navire.

Si une offre plus avantageuse est soumise par une des parties avant l'issue de la procédure, le président peut déterminer que la vente sera effectuée conformément à cette offre.

La vente de gré à gré autorisée en vertu de cet article remplace la vente publique régie dans les articles 2.6.47 à 2.6.49 et produit les mêmes effets que l'adjudication en cas de vente publique.

Les inscriptions grevant le navire peuvent être radiées conformément à l'article 2.5.51.

Art. 2.6.47. Mode d'adjudication

La vente publique se déroule selon un mode de vente réputé adéquat par l'officier public ou ministériel désigné, tel qu'il est décrit dans les conditions de vente et qui offre les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable.

afgewezen. Ten aanzien van andere schepen van de schuldenaar kan de verkoopprocedure eveneens worden geschorst, op aanvraag van de partijen en op beslissing van de beslagrechter.

De vervolgende partij en de ingeschreven schuldeisers kunnen in het geding tot ontbinding tussenkomen.

Art. 2.6.46. Onderhandse verkoop

Tot de dag vóór de in de verkoopvoorwaarden aangegeven dag van de verkoop, kan de beslagrechter bepalen dat de verkoop onderhands zal geschieden bij een overeenkomst die hem ter goedkeuring wordt voorgelegd.

De vordering kan worden ingesteld door de beslaglegger, de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt, de scheepseigenaar, de ingeschreven schuldeisers en de verzetdoende schuldeisers.

De eiser betekent de dagvaarding aan al de in het vorige lid vermelde andere partijen en aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar.

De voorzitter kan de vordering inwilligen wanneer aan de hand van een onafhankelijk waarderingsrapport en een raadpleging van de markt aannemelijk wordt gemaakt dat de in de overeenkomst bedongen verkoopprijs overeenstemt met de marktwaarde van het schip.

Indien door één van de partijen vóór de afloop van de rechtspleging een gunstiger aanbod wordt voorgelegd, kan de voorzitter bepalen dat de verkoop overeenkomstig dit aanbod zal geschieden.

De ingevolge dit artikel toegelaten onderhandse verkoop vervangt de in de artikelen 2.6.47 tot 2.6.49 geregelde openbare verkoop en heeft dezelfde gevolgen als de toewijzing bij openbare verkoop.

De bezwarende inschrijvingen kunnen worden doorgehaald overeenkomstig artikel 2.5.51.

Art. 2.6.47. Veilingwijze

De openbare verkoop verloopt volgens een door de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar passend geachte veilingwijze die in de verkoopvoorwaarden wordt omschreven en die de

Art. 2.6.48. Surenchère

Toute personne a le droit de surenchérir pendant les quinze jours qui suivent la vente, dans les formes et aux conditions prévues à l'article 1592 du Code judiciaire. Par dérogation à l'article 1592, dernier alinéa, du Code judiciaire, il n'est cependant pas possible de décider à l'audience que la formalité de la surenchère ne sera pas appliquée.

Si la formalité de la surenchère est appliquée, l'officier public ou ministériel instrumentant procède ainsi qu'il est dit aux articles 1593 et 1594 du Code judiciaire.

Art. 2.6.49. Demande en nullité

Un extrait de l'acte d'adjudication est signifié au débiteur saisi, au propriétaire du navire s'il n'est pas le débiteur, à tous les créanciers inscrits et à ceux qui se sont fait connaître.

L'extrait contient les nom, prénom, profession et domicile du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite, et le nom de l'officier public ou ministériel désigné qui a procédé à la vente.

Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les huit jours de cette signification.

Art. 2.6.50. Fin du service du commandant

L'adjudication définitive du navire fait cesser les fonctions du commandant.

Art. 2.6.51. Folle enchère et revente

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le navire est vendu à la folle enchère, après une mise en demeure signifiée au fol enchérisseur, et non suivie d'effet dans les trois jours de la signification.

nodige waarborgen biedt voor het bekomen van een eerlijke prijs.

Art. 2.6.48. Hoger bod

Iedere persoon heeft recht een hoger bod te doen gedurende vijftien dagen na de verkoop en in de vormen en onder de voorwaarden gesteld in artikel 1592 van het Gerechtelijk Wetboek. In afwijking van artikel 1592, laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek, kan echter niet ter zitting worden beslist dat de formaliteit van het hoger bod niet zal worden toegepast.

In geval de formaliteit van het hoger bod wordt toegepast, handelt de optredende openbare of ministeriële ambtenaar zoals bepaald is in de artikelen 1593 en 1594 van het Gerechtelijk Wetboek.

Art. 2.6.49. Vordering tot nietigverklaring

Een uittreksel uit de akte van toewijzing wordt betekend aan de beslagen schuldenaar, aan de scheepseigenaar indien hij niet de schuldenaar is, aan alle ingeschreven schuldeisers en aan degenen die zich hebben aangemeld.

Het uittreksel bevat de naam, de voornaam, het beroep en de woonplaats van de beslaglegger, van de partij tegen wie het beslag geschiedt en van de koper, de dag van de toewijzing, de prijs waarvoor de toewijzing is gedaan en de naam van de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar die de verkoop heeft gehouden.

Op straffe van verval worden de vorderingen tot nietigverklaring ingesteld binnen acht dagen na de betekening.

Art. 2.6.50. Einde van de dienst van de gezagvoerder

De definitieve toewijzing van het schip doet de dienst van de gezagvoerder ophouden.

Art. 2.6.51. In gebreke blijven en wederverkoop

Voldoet de koper niet aan de voorwaarden van de toewijzing, dan wordt het schip ten laste van hem aan wie het toegewezen is, verkocht na een ingebrekestelling die betekend is aan de in gebreke blijvende koper en zonder gevolg is gebleven binnen drie dagen na de betekening.

La revente a lieu par l'officier public ou ministériel déjà commis, selon les mêmes conditions de vente, mais après de nouvelles publications, dans les formes et aux conditions prescrites par l'article 2.6.45.

Si l'acheteur, après mise en demeure, satisfait encore aux conditions de l'adjudication, la preuve de leur exécution par l'acheteur est signifiée à l'officier public ou ministériel désigné et à celui qui a procédé à la mise en demeure.

Art. 2.6.52. Report des droits sur le prix

Sous réserve des dispositions suivantes, les droits des créanciers inscrits sont reportés sur le prix de l'adjudication.

Art. 2.6.53. Sommes à payer

L'officier public ou ministériel désigné délivre à l'adjudicataire un certificat indiquant les sommes dont il est tenu à la suite de la vente, à savoir :

1° le prix;

2° les intérêts;

3° les frais, droits et honoraires;

4° tous autres accessoires.

Art. 2.6.54. Paiement

L'adjudicataire paie les montants dont il est question à l'article 2.6.53, 1°, 2° et 4° de la manière déterminée dans les conditions de vente.

Il paie le montant visé à l'article 2.6.53, 3°, entre les mains de l'officier public ou ministériel désigné.

L'acheteur est libéré par ces paiements.

Art. 2.6.55. Désignation d'un liquidateur

Le dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre est déposé au greffe du juge des saisies par l'officier public ou ministériel désigné. Celui-ci présente une requête au juge des saisies aux fins de faire désigner un liquidateur.

De wederverkoop geschiedt door de reeds aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar, onder dezelfde veilingsvoorwaarden doch na nieuwe bekendmakingen in de vormen en onder de voorwaarden voorgeschreven in artikel 2.6.45.

Voldoet de koper na ingebrekestelling alsnog aan de voorwaarden van de toewijzing, dan wordt het bewijs van de voldoening door de koper betekend aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar en aan degene die de ingebrekestelling heeft laten verrichten.

Art. 2.6.52. Overgang van rechten op de prijs

Onder voorbehoud van de volgende bepalingen, gaan de rechten van de ingeschreven schuldeisers over op de prijs van de toewijzing.

Art. 2.6.53. Te betalen bedragen

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar geeft aan de koper een bewijs af, waarin de bedragen zijn vermeld die hij op grond van de verkoop gehouden is te betalen, te weten :

1° de prijs;

2° de interest;

3° de kosten, rechten en erelonen;

4° alle andere bijkomende kosten.

Art. 2.6.54. Betaling

De koper betaalt de in artikel 2.6.53, 1°, 2° en 4°, bedoelde bedragen op de in de verkoopvoorwaarden bepaalde wijze.

Hij betaalt het in artikel 2.6.53, 3°, bedoelde bedrag in handen van de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar.

Door deze betalingen is de koper bevrijd.

Art. 2.6.55. Aanstelling van een vereffenaar

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar legt het dossier van de procedure van toewijzing en rangregeling neer ter griffie van de beslagrechter. Hij dient bij de beslagrechter een verzoek in om een vereffenaar te doen aanstellen.

Le dépôt du dossier et de la requête a lieu dans les huit jours à compter de :

1° l'expiration du délai de huit jours prévu à l'article 2.6.49, si, dans ce délai, l'adjudication n'est pas attaquée;

2° l'expiration du délai d'un mois après la prononciation du jugement qui a statué sur la demande en nullité; ou

3° en cas d'appel du jugement, de la dénonciation de l'arrêt à l'officier public ou ministériel commis, par la partie la plus diligente.

Les articles 3.2.70, §§ 1er, 2, 3, 4, 6, alinéas 2 et 7 et 3.3.34, §§ 1er, 2, 3, 4, 6, alinéas 2 et 7, sont d'application au liquidateur de manière correspondante.

Art. 2.6.56. Notification au Registre naval belge

Dans le délai prévu à l'article 2.6.55, l'officier public ou ministériel désigné remet deux extraits signés de l'acte d'adjudication et de vente au Registre naval belge.

L'officier public ou ministériel désigné délivre également au Registre naval belge le certificat visé à l'article 2.5.51.

Le Registre naval belge inscrit l'acte et le certificat dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt des pièces dans le registre de dépôts.

Art. 2.6.57. Publication

Dans les quinze jours de la notification qui lui est faite par le greffier de l'ordonnance du juge des saisies, le liquidateur adresse aux créanciers inscrits et opposants et à ceux qui se sont fait connaître à l'officier public ou ministériel désigné, un avis par lequel il les informe de sa nomination et de la déclaration qu'ils ont à faire au greffe, conformément à l'article 2.6.58.

Het dossier en het verzoekschrift worden neergelegd binnen acht dagen, te rekenen :

1° van het verstrijken van de termijn van acht dagen, bepaald in 2.6.49, indien de toewijzing binnen die termijn niet bestreden wordt;

2° van het verstrijken van de termijn van een maand na het wijzen van het vonnis waarbij op de vordering tot nietigverklaring is beschikt; of

3° ingeval tegen het vonnis hoger beroep is ingesteld, te rekenen van de aanzegging van het arrest aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar door de meest gerede partij.

De artikelen 3.2.70, § 1, 2, 3, 4, 6, tweede lid en 7 en 3.3.34, § 1, 2, 3, 4, 6, tweede lid en 7 zijn op de vereffenaar van overeenkomstige toepassing.

Art. 2.6.56. Kennisgeving aan het Belgisch Scheepsregister

Binnen de in artikel 2.6.55 bepaalde termijn overhandigt de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar twee ondertekende afschriften van de akte van toewijzing en verkoping aan het Belgisch Scheepsregister.

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar geeft aan het Belgisch Scheepsregister tevens het in artikel 2.5.51 bedoelde getuigschrift af.

Het Belgisch Scheepsregister schrijft de akte en het getuigschrift in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister in.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van de stukken in het register van neerlegging.

Art. 2.6.57. Bekendmaking

Binnen vijftien dagen nadat de griffier hem kennis heeft gegeven van de beschikking van de beslagrechter, zendt de vereffenaar aan de ingeschreven en de verzetdoende schuldeisers en aan degenen die zich aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt, een bericht om hen te laten

weten dat hij benoemd is en dat zij overeenkomstig artikel 2.6.58 ter griffie aangifte moeten doen.

L'avis est publié, dans le même délai, par les soins du liquidateur :

Het bericht wordt door de zorg van de vereffenaar binnen dezelfde termijn bekendgemaakt:

1° au Moniteur Belge ;

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° sur le site web du Registre naval belge;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Art. 2.6.58. Déclaration de créances

Dans le mois de l'envoi de l'avis visé à l'article 2.6.57 qui leur est adressé par le liquidateur, les créanciers doivent faire parvenir au greffe du tribunal de commerce, à peine de déchéance de leurs droits sur le prix de l'adjudication, la déclaration du montant de leur créance ou de son estimation provisoire et, le cas échéant, du privilège sur navire ou de l'hypothèque sur navire auquel ils prétendent et des demandes en justice qu'ils ont introduites.

Cette déclaration contient élection de domicile dans l'arrondissement judiciaire où le navire est saisi.

Les pièces justificatives y sont jointes.

Art. 2.6.58. Aangifte van schuldvorderingen

Binnen een maand na de verzending door de vereffenaar van het bericht bedoeld in artikel 2.6.57 moeten de schuldeisers, op straffe van verval van hun rechten op de prijs van de toewijzing, aan de griffie van de rechtbank van koophandel de aangifte doen geworden van het bedrag of van de voorlopige raming van hun schuldvordering en, indien daartoe grond bestaat, van het scheepsvoorrecht of van de scheepshypotheek waarop zij aanspraak maken en van de rechtsvorderingen die zij hebben ingesteld.

Deze aangifte bevat keuze van woonplaats in het gerechtelijk arrondissement waar het schip in beslag is genomen.

De bewijsstukken worden bijgevoegd.

Art. 2.6.59. Interruption de la prescription

La prescription de la créance cesse de courir à partir de la date de l'envoi de la déclaration si celle-ci est parvenue au greffe dans les délais.

Art. 2.6.59. Stuiting van de verjaring

De verjaring van de schuldvordering houdt op te lopen vanaf de datum waarop de aangifte verzonden is, indien deze binnen de termijnen op de griffie is toegekomen.

Art. 2.6.60. Liste des créances et avis

À l'expiration du délai de déclaration des créances, le liquidateur dépose au greffe du tribunal de commerce, dans le mois, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques sur navire et des privilèges sur navire invoqués par les créanciers.

Art. 2.6.60. Lijst van de schuldvorderingen en advies

Bij het verstrijken van de termijn voor aangifte van de schuldvorderingen legt de vereffenaar binnen de maand de lijst van de aangegeven schuldvorderingen ter griffie van de rechtbank van koophandel neer, met vermelding van de scheepshypotheken en de scheepsvoorrechten waarop de schuldeisers zich beroepen.

Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances, les sûretés sur navires et un projet de distribution ou d'ordre.

Art. 2.6.61. Règlement des litiges

Dans les huit jours du dépôt par le liquidateur des pièces prévues à l'article 2.6.60, le greffier convoque sous pli judiciaire et dans les délais de citation, le liquidateur, le débiteur saisi et le créancier, à comparaître devant le tribunal de commerce, aux jour et heure préalablement fixés par le juge, pour y entendre statuer sur les contestations des créances et, s'il y échet, sur les contredits relatifs au rang des sûretés sur navires.

Les créanciers peuvent prendre connaissance du dossier au greffe.

Art. 2.6.62. Conclusions

Les contestations et les contredits sont produits sous forme de conclusions.

Art. 2.6.63. Instances pendantes

Si avant d'être déclarée, une créance a fait l'objet d'une demande en justice sur laquelle il n'a pas été statué par une décision définitive au fond, cette demande est renvoyée au tribunal de saisi de l'examen des créances, selon les règles énoncées aux articles 661 à 663 du Code judiciaire.

Si la demande a été soumise au juge d'appel, une copie de la décision d'appel est transmise, à la diligence du liquidateur, par les soins du greffier, au tribunal de commerce saisi de la contestation des créances.

Art. 2.6.64. Jugement

Le tribunal du commerce, après avoir entendu le liquidateur en son avis, statue par un seul jugement sur l'ensemble des contestations et des contredits qui lui ont été soumis. Il arrête le tableau de répartition des deniers.

Hij voegt hierbij zijn advies over de gegrondheid van deze schuldvorderingen, de scheepszekerheidsrechten en een ontwerp van verdeling of van rangregeling.

Art. 2.6.61. Berechting van geschillen

Binnen acht dagen nadat de vereffenaar de in artikel 2.6.60 bepaalde stukken heeft neergelegd, roept de griffier de vereffenaar, de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt en de schuldeiser bij gerechtsbrief en binnen de termijnen van dagvaarding op om voor de rechtbank van koophandel te verschijnen op dag en uur door de rechter vooraf bepaald, ten einde aldaar uitspraak te horen doen over de geschillen inzake schuldvorderingen en, indien daartoe grond bestaat, over de tegenspraken omtrent de rang van de scheepszekerheidsrechten.

De schuldeisers kunnen op de griffie inzage nemen van het dossier.

Art. 2.6.62. Conclusies

De geschillen en tegenspraken worden voorgelegd in de vorm van conclusies.

Art. 2.6.63. Hangende gedingen

Indien een schuldvordering vóór haar aangifte het voorwerp is geweest van een rechtsvordering waarover geen uitspraak is gedaan in een eindbeslissing over de zaak zelf, wordt deze vordering, volgens de regels bepaald in de artikelen 661 tot 663 van het Gerechtelijk Wetboek, verwezen naar de rechtbank van koophandel waarbij het onderzoek van de schuldvorderingen aanhangig is.

Indien de vordering onderworpen is geweest aan de rechter in hoger beroep, doet de griffier, op verzoek van de vereffenaar een afschrift van de beslissing in hoger beroep toekomen aan de rechtbank van koophandel waarbij het geschil inzake de schuldvorderingen aanhangig is.

Art. 2.6.64. Vonnis

Na het advies van de vereffenaar te hebben gehoord, doet de rechtbank van koophandel bij een enkel vonnis uitspraak over de gezamenlijke geschillen en tegenspraken die haar zijn voorgelegd. Zij sluit de tabel van de verdeling der gelden af.

Néanmoins, si certaines contestations n'étaient pas en état d'être jugées, le tribunal peut liquider les droits des parties en y comprenant le montant des créances contestées, lequel, provisoirement consigné, est ultérieurement distribué dans les mêmes formes, s'il y échet.

Le jugement n'est pas susceptible d'opposition.

Art. 2.6.65. Intérêts

Les intérêts et arrérages dus aux créanciers colloqués cessent de courir à partir de l'adjudication.

Art. 2.6.66. Notification du jugement

Dans les huit jours, le greffier notifie le jugement, sous pli judiciaire, au liquidateur et aux parties.

Art. 2.6.67. Règlement séparé des créances

Il est procédé de la même manière qu'indiqué dans l'article précédent pour les demandes relatives aux créances dont le jugement a été réservé.

Si elles sont rejetées, leur montant est réparti entre les créanciers définitivement admis, conformément au tableau de répartition.

Art. 2.6.68. Affectation du prix

Le prix d'adjudication est affecté par préférence au paiement des créances admises au procès-verbal définitif de distribution ou d'ordre.

Cette affectation est opposable à tous autres créanciers et, le cas échéant, à la faillite du débiteur, prononcée après l'adjudication ou la réorganisation judiciaire du débiteur qui est homologuée ou ordonnée après l'adjudication.

Zijn sommige geschillen echter niet in staat van wijzen, dan kan de rechtbank de rechten van de partijen vereffenen, met inbegrip van het bedrag van de betwiste schuldvorderingen dat, voorlopig in consignatie gegeven, later in dezelfde vormen wordt verdeeld indien daartoe grond bestaat.

Tegen het vonnis staat geen verzet open.

Art. 2.6.65. Interesten

De interesten en rentetermijnen, verschuldigd aan de gerangschikte schuldeisers, houden op te lopen vanaf de toewijzing.

Art. 2.6.66. Kennisgeving van het vonnis

Binnen acht dagen geeft de griffier bij gerechtsbrief kennis van het vonnis aan de vereffenaar en aan de partijen.

Art. 2.6.67. Afzonderlijke berechting van schuldvorderingen

Op dezelfde wijze als in het vorige artikel bepaald wordt gehandeld voor de eisen betreffende de schuldvorderingen waarover nog uitspraak moet worden gedaan.

Worden zij afgewezen, dan wordt hun bedrag, overeenkomstig de verdelingstabel, verdeeld over de definitief in aanmerking genomen schuldeisers.

Art. 2.6.68. Aanwending van de prijs

De prijs van de toewijzing wordt bij voorkeur aangewend tot betaling van de schuldvorderingen die in aanmerking zijn genomen in het definitief proces-verbaal van verdeling of van rangregeling.

Deze aanwending kan worden ingeroepen tegen alle andere schuldeisers en, indien daartoe grond bestaat, tegen het faillissement van de schuldenaar, dat na de toewijzing is uitgesproken, of de gerechtelijke reorganisatie van de schuldenaar, die na de toewijzing is gehomologeerd of bevolen.

Art. 2.6.69. Appel

Le liquidateur est averti de l'appel et de la fixation du jour par les soins du greffier de la cour.

L'arrêt, rendu après l'audition du liquidateur en son avis, lui est notifié par le greffier sous pli judiciaire, en même temps qu'aux parties.

Art. 2.6.70. Bordereaux de collocation

Dans les quinze jours qui suivent l'expiration du délai d'appel ou, le cas échéant, dans les quinze jours qui suivent la notification de l'arrêt, le liquidateur délivre aux créanciers les bordereaux de collocation.

Ceux-ci sont établis pour le montant qui a été attribué aux créanciers sous déduction du prorata des frais et honoraires du liquidateur.

Les bordereaux sont déclarés exécutoires par le juge des saisies.

Art. 2.6.71. Quittance

Les créanciers donnent quittance de leur collocation et la déduisent de leur créance.

Art. 2.6.72. Frais et honoraires du liquidateur

L'état des frais et honoraires du liquidateur est taxé par le juge des saisies qui peut de même, au cours de la liquidation, ordonner le versement d'une provision au liquidateur.

L'ordonnance de taxation détermine la répartition du montant des frais et honoraires au prorata des sommes colloquées.

Les sommes allouées au liquidateur lui sont payées, sur production de l'expédition de l'ordonnance.

Art. 2.6.69. Hoger beroep

De griffier van het hof geeft aan de vereffenaar bericht van het hoger beroep en van de bepaling van de dag waarop het wordt opgeroepen.

Van het arrest, gewezen nadat het advies van de vereffenaar is gehoord, wordt hem, terzelfdertijd als aan partijen, door de griffier bij gerechtsbrief kennis gegeven.

Art. 2.6.70. Borderellen van toewijzing

Binnen vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van hoger beroep of, indien daartoe grond bestaat, binnen vijftien dagen na de kennisgeving van het arrest, geeft de vereffenaar aan de schuldeisers de borderellen van toewijzing af.

Deze worden opgemaakt voor het bedrag dat aan de schuldeisers is toegekend, onder aftrek van het deel der kosten en erelonen van de vereffenaar.

De borderellen worden uitvoerbaar verklaard door de beslagrechter.

Art. 2.6.71. Kwijting

De schuldeisers geven kwijting voor het bedrag dat hun toegewezen is en brengen het in mindering van hun vordering.

Art. 2.6.72. Kosten en erelonen van de vereffenaar

De staat der kosten en erelonen van de vereffenaar wordt begroot door de beslagrechter, die tevens in de loop van de vereffening kan bevelen dat aan de vereffenaar een voorschot wordt gestort.

De beschikking tot begroting bepaalt de verdeling van het bedrag der kosten en erelonen naar evenredigheid van de geplaatste bedragen.

De toegewezen bedragen worden betaald aan de vereffenaar, op overlegging van de uitgifte van de beschikking.

Titre 7 – Navires publics

Chapitre 1 – Navires publics belges

Art. 2.7.1. Navires publics belges et leurs cargaisons

§ 1. Sous réserve de l'article 2.7.2, les navires publics belges et leurs cargaisons sont assujettis au présent code.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique sans préjudice :

1° des exceptions et dérogations qui résultent du droit supranational et international applicable;

2° de l'immunité dont jouissent, en vertu du droit international, les navires publics belges et leurs cargaisons devant des tribunaux étrangers.

Art. 2.7.2. Saisie sur des navires publics belges

§ 1. À moins qu'une hypothèque sur navire n'ait été constituée sur le navire, ni une saisie conservatoire, ni une saisie-exécution ne peuvent être pratiquées sur les navires de souveraineté belges et les biens se trouvant à leur bord en ce qui concerne l'hypothèque sur navire constituée.

§ 2. L'article 1412bis du Code judiciaire n'est pas d'application aux navires publics belges.

Chapitre 2 – Navires publics étrangers

Art. 2.7.3. Application internationale et matérielle

§ 1. Par dérogation à l'article 2.7.5, le présent chapitre s'applique exclusivement dans le cas où le navire public étranger n'appartient pas à un État partie à la Convention sur les navires d'État 1926 ou au Protocole sur les navires d'État 1934, ou dans le cas où le demandeur ou le défendeur n'est pas un ressortissant d'un tel État.

§ 2. Le présent chapitre est également applicable à toutes les actions portées devant des tribunaux belges impliquant des navires publics étrangers dans le cas où le navire n'est pas un navire de mer au sens de la Convention sur les navires d'État 1926, mais bien un navire au sens de l'article 1.1.3 du présent code.

Titel 7 – Overheidsschepen

Hoofdstuk 1 – Belgische overheidsschepen

Art. 2.7.1. Belgische overheidsschepen en hun ladingen

§ 1. Onder voorbehoud van artikelen 2.7.2 zijn Belgische overheidsschepen en hun ladingen aan dit wetboek onderworpen.

§ 2. De vorige paragraaf geldt onverminderd:

1° de uitzonderingen en afwijkingen welke voortvloeien uit toepasselijk supranationaal en internationaal recht;

2° de immuniteit die Belgische overheidsschepen en hun ladingen voor vreemde rechtbanken genieten overeenkomstig het internationaal recht.

Art. 2.7.2. Beslag op Belgische overheidsschepen

§ 1. Tenzij wanneer op het schip een scheepshypotheek werd gevestigd, kan op Belgische gezagsschepen en de zich aan boord ervan bevindende zaken noch bewarend, noch uitvoerend beslag worden gelegd dan met betrekking tot de gevestigde scheepshypotheek.

§ 2. Artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek is niet op Belgische overheidsschepen van toepassing.

Hoofdstuk 2 – Vreemde overheidsschepen

Art. 2.7.3. Internationale en materiële toepassing

§ 1. In afwijking van artikel 2.7.5, is uitsluitend dit hoofdstuk van toepassing ingeval het vreemde overheidsschip niet behoort tot een Staat die bij het Staatsschepenverdrag 1926 of het Staatsschepenprotocol 1934 Partij is, of ingeval de eiser of de verweerder geen onderdaan van een dergelijke Staat is.

§ 2. Dit hoofdstuk is mede van toepassing op alle vorderingen die met betrekking tot vreemde overheidsschepen worden gebracht voor Belgische rechtbanken ingeval het schip geen zeeschip is in de zin van het Staatsschepenverdrag 1926 is, maar wel een schip in de zin van artikel 1.1.3 van dit wetboek.

§ 3. Le présent chapitre s'applique sous réserve d'autres conventions liant la Belgique impliquant l'immunité des États.

Art. 2.7.4. Interprétation

Le présent chapitre est interprété conformément à la Convention sur les navires d'État 1926 et au Protocole sur les navires d'État 1934.

Art. 2.7.5. Autre réglementation

Sous réserve de l'article 2.7.3, § 1er, les dispositions directement applicables de la Convention sur les navires d'État 1926 et du Protocole sur les navires d'État 1934 s'appliquent à toutes les actions portées devant des tribunaux belges impliquant des navires publics étrangers.

Art. 2.7.6. Navires publics étrangers et leurs cargaisons

§ 1. Les navires publics étrangers, les cargaisons appartenant à des États étrangers et les cargaisons et passagers transportés à bord de navires publics étrangers, de même que les États étrangers qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

§ 2. Pour les responsabilités et obligations visées au paragraphe 1er, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

§ 3. Les actions du chef d'abordage, d'accident nautique, d'assistance ou d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à des cargaisons appartenant à un État étranger et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, peuvent être poursuivies devant les tribunaux ayant compétence en vertu du paragraphe 2.

§ 3. Dit hoofdstuk geldt onder voorbehoud van andere België bindende verdragen betreffende de immuniteit van Staten.

Art. 2.7.4. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934.

Art. 2.7.5. Andere regelgeving

Onder voorbehoud van artikel 2.7.3, § 1, zijn de rechtstreeks werkende bepalingen van het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934 van toepassing op alle vorderingen die met betrekking tot vreemde overheidsschepen worden gebracht voor Belgische rechtbanken.

Art. 2.7.6. Vreemde overheidsschepen en hun ladingen

§ 1. Vreemde overheidsschepen, de aan vreemde Staten toebehorende ladingen en de in vreemde overheidsschepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals vreemde Staten die eigenaar van dergelijke schepen zijn of deze exploiteren of eigenaar zijn van dergelijke ladingen, zijn wat betreft de aanspraken in verband met de exploitatie van deze schepen of het vervoer van deze ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen inzake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en rederijen van toepassing zijn.

§ 2. Ten aanzien van de in paragraaf 1 bedoelde aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regels betreffende de bevoegdheid van de rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehorende koopvaardijschepen en voor particuliere ladingen en hun eigenaars.

§ 3. Rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepvaartongevallen, berging of averij-grosse betreffende de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen, die voor regerings- en niet voor handelsdoeleinden worden vervoerd aan boord van koopvaardijschepen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van overeenkomsten betreffende die ladingen,

kunnen worden ingesteld voor de rechtbanken bevoegd overeenkomstig het paragraaf 2.

Art. 2.7.7. Navires de souveraineté étrangers et leurs cargaisons

L'article 2.7.6, § 1er et 2, n'est pas applicable aux navires de souveraineté étrangers ni aux cargaisons appartenant aux États étrangers et transportées à bord de ces navires.

Art. 2.7.8. Moyens de défense

Les États étrangers peuvent invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires.

Art. 2.7.9. Saisie sur des navires publics étrangers et cargaisons appartenant aux États étrangers

§ 1. Les navires de souveraineté étrangers et les cargaisons appartenant aux États étrangers qui sont transportées à bord de navires de souveraineté étrangers sont insaisissables.

§ 2. Les cargaisons appartenant aux États étrangers et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, sont insaisissables.

§ 3. S'il y a, dans le sentiment du juge saisi, un doute quant au fait que le navire ou la cargaison sont des navires de souveraineté étrangers ou une cargaison comme visé aux paragraphes 1 ou 2, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'État concerné vaudra comme preuve en vue d'obtenir la mainlevée d'une saisie ordonnée par le tribunal.

La déclaration visée au premier alinéa est produite au juge :

1° soit à l'intervention du gouvernement belge s'il reçoit une telle attestation ;

2° soit par l'État étranger lui-même, en cas de comparution devant le tribunal.

Si l'État étranger estime que ses intérêts nationaux sont lésés, il peut s'en prévaloir pour s'abstenir de fournir la preuve ou de produire les pièces.

Art. 2.7.7. Vreemde gezagsschepen en hun ladingen

Artikel 2.7.6, § 1 en 2 is niet van toepassing op vreemde gezagsschepen en op de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen die aan boord van vreemde gezagsschepen worden vervoerd.

Art. 2.7.8. Verweermiddelen

Vreemde Staten kunnen alle verweermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid inroepen, waarvan particuliere schepen en hun eigenaars zich kunnen bedienen.

Art. 2.7.9. Beslag op vreemde overheidsschepen en vreemde overheidsladingen

§ 1. Vreemde gezagsschepen en de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen die aan boord van vreemde gezagsschepen worden vervoerd zijn onbeslagbaar.

§ 2. De aan vreemde Staten toebehorende ladingen, die voor regerings- en niet voor handelsdoeleinden worden vervoerd aan boord van koopvaardijschepen, zijn onbeslagbaar.

§ 3. Indien er naar het oordeel van de rechter waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, twijfel bestaat of het schip of de lading een vreemd gezagsschip respectievelijk een lading bedoeld in paragrafen 1 of 2 is, zal, met het oog op de opheffing van een door het gerecht bevolen beslag, een verklaring ondertekend door de diplomatieke vertegenwoordiger van de betrokken Staat gelden als bewijs.

De in het eerste lid bedoelde verklaring wordt aan de rechter bezorgd:

1° hetzij door tussenkomst van de Belgische regering, indien zij een dergelijke verklaring ontvangt;

2° hetzij door de vreemde Staat zelf, indien deze voor de rechter verschijnt.

Indien de vreemde Staat meent dat zijn nationale belangen worden geschaad, kan hij zich daarop

LIVRE 3 – ARMATEURS

Titre 1 – Dispositions générales

Chapitre 1 – Copropriété quirataire

Art. 3.1.1. Application internationale

§ 1. Le droit applicable à la copropriété quiritaire est déterminé conformément à l'article 2.4.1.

Ce droit détermine en particulier les droits et les compétences des copropriétaires quirataires et des armateurs-gérants quirataires, et en particulier la question de savoir si un ou plusieurs copropriétaires quirataires et l'armateur-gérant quirataire peuvent lier les copropriétaires quirataires vis-à-vis de tiers.

§ 2. L'article 3.1.9, § 1er, dernier alinéa est d'application sur la procédure en Belgique.

Art. 3.1.2. Application matérielle

§ 1. À l'exception des dérogations prévues dans les paragraphes suivants, le présent titre est applicable à toute copropriété quirataire, quelle que soit sa forme, sa dénomination ou sa cause.

§ 2. À moins que tous les copropriétaires quirataires ne conviennent de soumettre leur indivision à ce titre, de s'attribuer des quirats et de laisser inscrire l'acte en question dans un registre des navires, le présent titre n'est pas applicable :

1° au patrimoine commun des époux ou cohabitants légaux, dont un navire fait partie ;

2° à l'indivision entre cohéritiers d'un propriétaire de navire ;

3° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une association de fait ;

beroepen om zich van het leveren van bewijs of het overleggen van stukken te onthouden.

BOEK 3 – REDERS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Art. 3.1.1. Internationale toepassing

§ 1. Het op scheepsmede-eigendom toepasselijke recht wordt bepaald overeenkomstig artikel 2.4.1.

Dit recht bepaalt in het bijzonder de rechten en de bevoegdheden van de scheepsmede-eigenaars en van de scheepsbeheerders, en in het bijzonder de vraag of één of meer scheepsmede-eigenaars en de scheepsbeheerder de scheepsmede-eigenaars jegens derden kan binden.

§ 2. Artikel 3.1.9, § 1, laatste lid is van toepassing op de rechtspleging in België.

Art. 3.1.2. Materiële toepassing

§ 1. Behoudens de in de volgende paragrafen bepaalde afwijkingen, is deze titel van toepassing op elke scheepsmede-eigendom, ongeacht zijn vorm, benaming of oorzaak.

§ 2. Tenzij alle mede-eigenaars overeenkomen hun onverdeeldheid te onderwerpen aan deze titel, zich scheepsaandelen toekennen en de desbetreffende akte laten inschrijven in een scheepsregister, is deze titel niet van toepassing :

1° op het gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten of wettelijk samenwonenden waarvan een schip deel uitmaakt;

2° op de onverdeeldheid tussen mede-erfgenamen van een scheepseigenaar;

3° op de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een feitelijke vereniging;

4° à la copropriété d'un navire en construction entre le maître de l'ouvrage et le chantier naval.

§ 3. Ce titre n'est pas applicable :

1° au rapport de droit entre les copropriétaires des quirats ;

2° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une société sans personnalité juridique ;

3° à la propriété de l'ensemble d'un navire faisant partie du patrimoine d'une personne juridique ;

4° aux rapports de droit entre offreurs et propriétaires, et réciproquement entre propriétaires, de certificats immobiliers au sens de la loi du 16 juin 2006 relative aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés.

Art. 3.1.3. Autre réglementation

§ 1. Ne sont pas applicables à la copropriété quirataire :

1° les dispositions du chapitre III du titre II du livre II du Code Civil sur la copropriété ;

2° le Code des Sociétés.

§ 2. L'article 108 du Code de droit international privé n'est pas d'application à la représentation par un ou plusieurs propriétaires quirataires ou par l'armateur-gérant quirataire.

Art. 3.1.4. Clauses dérogatoires

Sont nulles les dérogations aux articles 1.1.5, 5°, 6° et 7°, 3.1.1, § 2, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.6, 3.1.8, § 6, 3.1.9, 3.1.12 et 3.1.17.

4° op de mede-eigendom van een schip in aanbouw tussen de opdrachtgever en de scheepswerf.

§ 3. Deze titel is niet van toepassing op:

1° de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen;

2° de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid;

3° de eigendom van een geheel schip die deel uitmaakt van het vermogen van een rechtspersoon;

4° de rechtsverhoudingen tussen de aanbieders en eigenaars, en de eigenaars onderling, van vastgoedcertificaten in de zin van de wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbieding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereglementeerde markt.

Art. 3.1.3. Andere regelgeving

§ 1. Op scheepsmede-eigendom zijn niet van toepassing:

1° hoofdstuk III van titel II van boek II van het Burgerlijk Wetboek betreffende de mede-eigendom;

2° het Wetboek van Vennootschappen.

§ 2. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet van toepassing op de vertegenwoordiging door één of meer scheepseigenaars of door de quiratair scheepsbeheerder.

Art. 3.1.4. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de artikelen 1.1.5, 5°, 6° en 7°, 3.1.1, § 2, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.6, 3.1.8, § 6, 3.1.9, 3.1.12 en 3.1.17 zijn nietig.

Art. 3.1.5. Règle de la majorité

§ 1. 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 parts de propriété.

§ 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.

§ 5. En dérogation au paragraphe 1er, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires quirataires.

Art. 3.1.6. Raison et équité

Les copropriétaires quirataires doivent se comporter entre eux de manière raisonnable et équitable.

Art. 3.1.7. Compétence de représentation

Les copropriétaires quirataires peuvent être représentés par l'un ou plusieurs d'entre eux, à la condition de disposer ensemble d'une majorité de quirats.

L'article 3.1.9, § 1er, alinéas 1er et 2, et le § 2 ainsi que l'article 3.1.10 sont d'application par analogie.

Art. 3.1.8. Nomination d'un armateur-gérant quirataire

§ 1. Les copropriétaires quirataires peuvent nommer un armateur-gérant quirataire.

Art. 3.1.5. Meerderheidsregel

§ 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.

§ 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.

§ 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. 3.1.6. Redelijkheid en billijkheid

Scheepsmede-eigenaars moeten zich jegens elkaar gedragen naar redelijkheid en billijkheid.

Art. 3.1.7. Vertegenwoordigingsbevoegdheid

De scheepsmede-eigenaars kunnen worden vertegenwoordigd door één of meer onder hen, op voorwaarde dat de vertegenwoordiger of vertegenwoordigers beschikken over een meerderheid van de scheepsaandelen.

Artikel 3.1.9, § 1, eerste en tweede lid en § 2 alsook artikel 3.1.10 zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.1.8. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder

§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen een quiratair scheepsbeheerder benoemen.

§ 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 3.1.7.

§ 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.

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 2.1.1, § 1, 1°.

Art. 3.1.9. Compétences de l'armateur-gérant quirataire

§ 1. 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 représente les copropriétaires quirataires à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme défendeur.

§ 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 3.1.7 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid geschorst.

§ 4. Indien meer dan één quiratair scheepsbeheerder is benoemd, beslissen dezen in gemeen akkoord.

§ 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.

§ 6. De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt tegenstelbaar aan derden door inschrijving in een scheepsregister bedoeld in artikel 2.1.1, § 1, 1°.

Art. 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.

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.

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.

§ 3. Dans le doute, les compétences de l'armateur-gérant quirataire sont interprétées au sens large.

§ 4. Sauf en cas de mauvaise foi, les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire ne peuvent être opposées aux tiers même si elles ont été rendues publiques.

Art. 3.1.10. Obligation de rendre compte

§ 1. L'armateur-gérant quirataire est tenu, en ce qui concerne sa gestion, de communiquer à chacun des copropriétaires quirataires qui les demande, toutes pièces et données et de lui fournir toute explication qui s'y rapporte.

§ 2. L'armateur-gérant quirataire est tenu de rendre compte de sa gestion aux copropriétaires quirataires, au moins une fois par an et de toute manière dans les deux mois de la fin de sa gestion tout en communiquant toutes les pièces et données s'y rapportant. Il est tenu de remettre à chacun d'entre eux la part lui revenant.

§ 3. Les copropriétaires quirataires se prononcent dans les deux mois sur l'octroi de la décharge à l'armateur-gérant quirataire.

Art. 3.1.11. Fin de mandat

§ 1. Les copropriétaires quirataires peuvent révoquer à tout moment le mandat donné à l'armateur-gérant quirataire.

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.

§ 3. In geval van twijfel worden de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder ruim uitgelegd.

§ 4. Tenzij in geval van kwade trouw, kunnen contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder niet aan derden worden tegengesteld, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt.

Art. 3.1.10. Verantwoordingsplicht

§ 1. De quiratair scheepsbeheerder moet in verband met zijn beheer aan iedere scheepsmede-eigenaar op diens verzoek inzage verschaffen van alle stukken en gegevens en daarover toelichting verschaffen.

§ 2. De quiratair scheepsbeheerder moet minstens eenmaal per jaar en in elk geval binnen de twee maanden na het einde van zijn beheer, aan de scheepsmede-eigenaars rekenschap afleggen van zijn beheer, met overlegging van alle desbetreffende stukken en gegevens. Hij moet aan ieder van hen uitkeren wat hem toekomt.

§ 3. De scheepsmede-eigenaars beslissen binnen de twee maanden over het verlenen van kwijting aan de quiratair scheepsbeheerder.

Art. 3.1.11. Beëindiging van de lastgeving

§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen de lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder te allen tijde herroepen.

§ 2. Le mandat de l'armateur-gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété quirataire se termine.

§ 3. La révocation et la fin du mandat de l'armateur-gérant quirataire deviennent opposables aux tiers par inscription dans le registre naval concerné.

Art. 3.1.12. Nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire

§ 1. Le juge peut, à la demande de tout copropriétaire quirataire, nommer un armateur-gérant quirataire judiciaire :

1° lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves ;

2° lorsque l'armateur-gérant quirataire nommé par les copropriétaires quirataire n'accomplit pas sa tâche comme il se doit.

§ 2. Sauf décision contraire les articles 3.1.8, §§ 2 à 6, 3.1.9, §§ 1er à 3 et 3.1.10, §§ 1er et 2 sontapplicables à l'armateur-gérant quirataire judiciaire et son mandat est valable pour une durée indéterminée.

§ 3. La nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire met fin au mandat de l'armateur-gérant quirataire nommé par les copropriétaires quirataires suspend la compétence de représentation visée à l'article 3.1.7 est suspendue.

Le juge ordonne toutes les mesures qu'il juge utiles pour permettre à l'armateur-gérant quirataire judiciaire d'accomplir sa mission.

§ 2. De lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder eindigt wanneer de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd.

§ 3. De herroeping en de beëindiging van de lastgeving van de quiratair scheepsbeheerder worden tegenstelbaar aan derden door inschrijving in het betrokken scheepsregister.

Art. 3.1.12. Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder

§ 1. De rechter kan op verzoek van elke scheepsmede-eigenaar een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder benoemen:

1° ingeval het normale gebruik van het schip blijvend wordt verhinderd ingevolge staking van stemmen, de ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen, of andere ernstige omstandigheden;

2° ingeval de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder zijn taak niet naar behoren vervult.

§ 2. Behoudens afwijkende beslissing, zijn de artikelen 3.1.8, § 2 tot 6, 3.1.9, § 1 tot 3 en 3.1.10, § 1 en 2 op de gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder van toepassing en geldt de lastgeving voor onbepaalde duur.

§ 3. Door de benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder wordt de lastgeving aan de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder beëindigd en wordt de in artikel 3.1.7 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid geschorst.

De rechter beveelt alle maatregelen die hij nuttig acht om de gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder in staat te stellen zijn opdracht te vervullen.

Art. 3.1.13. Frais, profit et perte

Les copropriétaires quirataires contribuent aux frais et participent aux profits et aux pertes au prorata de leurs quirats.

Art. 3.1.14. Responsabilité des copropriétaires de navire

La responsabilité des copropriétaires quirataires est définie au chapitre 2 du présent titre, étant entendu qu'ils ne sont responsables qu'au prorata de leurs quirats.

Art. 3.1.15. Disposition des quirats

§ 1. Tout copropriétaire de navire peut disposer de ses quirats.

§ 2. Le copropriétaire de navire reste tenu des dettes contractées avant l'inscription de la cession de ses quirats.

Art. 3.1.16. Reprise forcée des quirats

Le commandant congédié, le membre d'équipage congédié et l'armateur-gérant quirataire dont le mandat a pris fin, lorsqu'ils sont eux-mêmes copropriétaires quirataires, ont le droit de céder leurs quirats aux autres copropriétaires quirataires, moyennant paiement de leur valeur. Ils doivent alors introduire leur requête par écrit dans le mois de l'expiration de leur désignation ou de leur mandat.

Sauf convention contraire, les autres copropriétaires quirataires reprennent les quirats en question au prorata des quirats qui leur appartenaient précédemment; le cédant ne peut toutefois pas s'opposer à une reprise par un seul copropriétaire quirataire.

À défaut d'accord dans le mois, c'est le juge qui fixe la valeur et les autres conditions de la cession. Le tribunal de commerce du lieu où le navire a son

Art. 3.1.13. Kosten, winst en verlies

De scheepsmede-eigenaars dragen bij in de kosten en delen in de winst en het verlies in evenredigheid met hun scheepsaandelen.

Art. 3.1.14. Aansprakelijkheid van scheepsmede-eigenaars

De aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars wordt bepaald door hoofdstuk 2 van deze titel, met dien verstande dat zij elk slechts aansprakelijk zijn naar evenredigheid met hun scheepsaandelen.

Art. 3.1.15. Beschikking over scheepsaandelen

§ 1. Elke scheepsmede-eigenaar is bevoegd om over zijn scheepsaandelen te beschikken.

§ 2. De scheepsmede-eigenaar blijft gehouden tot de schulden ontstaan voor de inschrijving van de overdracht van zijn scheepsaandelen.

Art. 3.1.16. Gedwongen overname van scheepsaandelen

De ontslagen gezagvoerder, het ontslagen bemanningslid en de quiratair scheepsbeheerder waarvan de lastgeving werd beëindigd hebben, wanneer zij zelf scheepsmede-eigenaar zijn, het recht om hun scheepsaandelen aan de andere scheepsmede-eigenaars over te dragen tegen betaling van hun waarde. Zij moeten daar schriftelijk om verzoeken binnen de maand nadat hun aanstelling of lastgeving werd beëindigd.

Behoudens afwijkende overeenkomst, nemen de andere scheepsmede-eigenaars de betrokken scheepsaandelen over in evenredigheid van de scheepsaandelen die hen voordien reeds toebehoorden; de overdrager kan zich echter niet verzetten tegen een overname door één enkele scheepsmede-eigenaar.

Bij gebrek aan overeenstemming binnen de maand worden de waarde en de nadere voorwaarden van de overdracht bepaald door de rechter. De

port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande. À défaut de désignation d'un port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

Art. 3.1.17. Cessation de la copropriété quirataire

§ 1. La copropriété quirataire se termine par :

1° la vente volontaire du navire, décidée en application de la règle de la majorité visée à l'article 3.1.5 ;

2° la vente à la suite d'une décision judiciaire rendue conformément au paragraphe 2 ;

3° la vente forcée ;

4° la réunion de tous les quirats en une seule main ;

5° la prescription acquisitive conformément à l'article 2.4.5, § 3 ;

6° le délaissement, la prise, la confiscation et les autres modes de cession forcée réglés par des lois particulières ou en vertu de celles-ci ;

7° la destruction du navire ;

8° la constitution par l'ensemble des copropriétaires quirataires d'une société ou d'une personne morale qui reprend la propriété du navire.

§ 2. Lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves, l'un des copropriétaires quirataires peut solliciter une décision judiciaire ordonnant la vente du navire et fixant les modalités de cette vente. Le tribunal de commerce du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette

rechtbank van koophandel van de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft is bevoegd om van deze vordering kennis te nemen. Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen.

Art. 3.1.17. Beëindiging van scheepsmede-eigendom

§ 1. Scheepsmede-eigendom wordt beëindigd door:

1° vrijwillige verkoop van het schip, waartoe werd besloten met toepassing van de meerderheidsregel bedoeld in artikel 3.1.5;

2° verkoop ingevolge een rechterlijke beschikking verleend overeenkomstig paragraaf 2;

3° gedwongen verkoop;

4° vereniging van alle scheepsaandelen in één hand;

5° verkrijgende verjaring overeenkomstig artikel 2.4.5, § 3;

6° abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en andere wijzen van gedwongen eigendomsovergang geregeld door of krachtens bijzondere wetten;

7° tenietgaan van het schip;

8° oprichting door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars van een vennootschap of rechtspersoon die de eigendom van het schip overneemt.

§ 2. Wanneer het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd ingevolge staking van stemmen, een ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of andere ernstige omstandigheden, kan op verzoek van een scheepsmede-eigenaar een rechterlijke beschikking worden verleend waarbij de verkoop van het schip wordt bevolen en waarbij de wijze van verkoop wordt bepaald. De rechtbank van koophandel van de plaats waar het schip zijn

demande. À défaut de désignation de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

Art. 3.1.18. Prescription

§ 1. Les actions entre copropriétaires quirataires concernant la copropriété quirataire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété quirataire, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 2. Les actions entre copropriétaires quirataires et armateurs-gérants quirataires concernant la copropriété quirataire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation du mandat, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 3. Les actions récursoires de copropriétaires quirataires et contre ceux-ci et des armateurs-gérants quirataires concernant la copropriété quirataire peuvent, même après l'expiration des délais visés dans les paragraphes 1er et 2, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action a été intentée contre le demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

Chapitre 2 – Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Art. 3.1.19. Autre réglementation

Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° des titres 5, 6 et 7 du livre 2, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics ;

2° des sections suivantes du présent livre :

a) le chapitre 4 du titre 2, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité ;

thuishaven heeft is bevoegd om van deze vordering kennis te nemen. Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen.

Art. 3.1.18. Verjaring

§ 1. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de scheepsmede-eigendom, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de lastgeving, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 3. Regresvorderingen van en tegen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom kunnen, ook na de in paragrafen 1 en 2 bedoelde termijnen, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Hoofdstuk 2 – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

Art. 3.1.19. Andere regelgeving

Dit hoofdstuk geldt onverminderd:

1° de titels 5, 6 en 7 van boek 2, in het bijzonder de bepalingen betreffende de scheepszekerheidsrechten, het scheepsbeslag en de overheidsschepen;

2° de volgende onderdelen van dit boek:

a) hoofdstuk 4 van titel 2, in het bijzonder de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking;

b) le chapitre 3 du titre 3, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité ;

3° du livre 6, et en particulier des dispositions relatives à la responsabilité contractuelle du fréteur, de l'affréteur, du transporteur, du remorqueur et du pousseur ;

4° du livre 7, en particulier l'article 7.2.11, l'article 7.5.12 et les dispositions concernant la responsabilité pour cause de pollution;

5° l'article 7.5.15, § 2;

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 ;

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 ;

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.

§ 2. L'article 3 de la loi du 10 février 2003 concernant la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes morales de droit public est également d'application sur les personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.

b) hoofdstuk 3 van titel 3, in het bijzonder de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking;

3° boek 6, in het bijzonder de bepalingen betreffende de contractuele aansprakelijkheid van de vervrachter, de bevrachter, de vervoerder, de sleper en de duwer;

4° boek 7, in het bijzonder artikel 7.2.11, artikel 7.5.12 en de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid wegens verontreiniging.

5° artikel 7.5.15, § 2;

6° artikel 1384, lid 3 van het Burgerlijk Wetboek;

7° de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties;

8° de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten;

9° de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen;

10° de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;

11° de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

§ 2. Artikel 3 van de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is mede van toepassing op openbare rechtspersonen die optreden als scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker.

Art. 3.1.20. Clauses dérogatoires

Les dispositions qui dérogent aux articles 3.1.19 et 3.1.22, § 1er, 1°, a) sont nulles.

Art. 3.1.21. Propres faits

Le propriétaire de navire et l'armateur sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

Art. 3.1.22. Obligations contractées par ou pour le commandant

§ 1. Le propriétaire de navire est responsable des obligations :

1° 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

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 :

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

Art. 3.1.20. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de artikelen 3.1.19 en 3.1.22, § 1, 1°, a) zijn nietig.

Art. 3.1.21. Eigen daden

De scheepseigenaar en de reder staan in voor de nakoming van de door henzelf aangegane verbintenissen en zijn aansprakelijk voor hun eigen onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

Art. 3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder

§ 1. De scheepseigenaar staat in voor de verbintenissen:

1° 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, waarvan 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;

2° die worden aangegaan 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

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

c) que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant de l'obligation concernée.

§ 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 lié, conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Le paragraphe 1er est d'application analogue sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 4.2.5, § 1er, 4°.

Art. 3.1.23. Faits du commandant

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le commandant dans l'exercice de ses fonctions et qui causent à autrui un dommage.

Art. 3.1.24. Faits des préposés

§ 1. Le propriétaire de navire est responsable pour :

1° les faits illicites commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage ;

2° les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sous réserve des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

deze 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.

§ 2. Ingeval 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 gehouden overeenkomstig § 1..

§ 3. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 4.2.5, § 1, 4°.

Art. 3.1.23. Daden van de gezagvoerder

De scheepseigenaar is aansprakelijk voor de door de gezagvoerder binnen de uitoefening van zijn taak gestelde onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

Art. 3.1.24. Daden van aangestelden

§ 1. De scheepseigenaar is aansprakelijk voor:

1° de in de uitoefening van hun scheepsdienst gestelde onrechtmatige daden van de in zijn dienst tewerkgestelde bemanningsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend;

2° de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend.

§ 2. Onder voorbehoud van de bijzondere bepalingen betreffende de betrokken dienstverlening, is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden van de verstrekkers van loods-, sleep- en vast- en losmaakdiensten en hun personeelsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

L'alinéa précédent n'est pas d'application lorsque le fournisseur de services a la direction des manœuvres de navigation.

Art. 3.1.25. Responsabilité après cession de propriété

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

Art. 3.1.26. Obligation *in solidum*

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables *in solidum*.

Art. 3.1.27. Droit de recours

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 3.1.22, 3.1.23 ou 3.1.24 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur responsable, qui sont responsables *in solidum* à son égard.

Chapitre 3 - Agents maritimes

Art. 3.1.28. Significations, notifications et communications

§ 1. Sans préjudice des possibilités de signification, notification, dépôt et communication visées au chapitre VII de la première partie du Code judiciaire, les significations, les notifications et les communications d'actes judiciaires et extrajudiciaires à un propriétaire de navire, un copropriétaire quirataire, un armateur ou un utilisateur de navire se font valablement à l'agent maritime, à la condition que ce dernier déclare par écrit, soit préalablement, soit ultérieurement, avoir été mandaté à cet effet et qu'il a été élu domicile chez lui.

Het vorige lid is niet van toepassing wanneer de dienstverstrekker de leiding van de vaarmanoeuvres heeft.

Art. 3.1.25. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht

Na eigendomsoverdracht blijft de aansprakelijkheid rusten op hem die scheepseigenaar was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis tot stand kwam.

Art. 3.1.26. Gehoudenheid *in solidum*

Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de scheepseigenaar en deze andere persoon *in solidum* aansprakelijk.

Art. 3.1.27. Verhaalsrecht

De scheepseigenaar die op grond van de artikelen 3.1.22, 3.1.23 of 3.1.24 werd veroordeeld kan verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker en de aansprakelijke reder, die tegenover hem *in solidum* gehouden zijn.

Hoofdstuk 3 – Scheepsagenten

Art. 3.1.28. Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen

§ 1. Onverminderd de mogelijkheden tot betekening, kennisgeving, neerlegging en mededeling bepaald in hoofdstuk VII van het eerste deel van het Gerechtelijk Wetboek, kunnen betekeningen, kennisgevingen en mededelingen van gerechtelijke en buitengerechtelijke akten aan een scheepseigenaar, een scheepsmede-eigenaar, een reder of een scheepsgebruiker geldig worden gedaan aan de scheepsagent, op voorwaarde dat deze laatste, hetzij vooraf, hetzij naderhand, schriftelijk verklaart dat hij daartoe gevolmachtigd is en dat bij hem woonstkeuze is gedaan.

§ 2. Le paragraphe précédent est d'application sur la procédure en Belgique.

Titre 2 – Navigation

Chapitre 1 – Assurances obligatoires

Section 1 – Créances maritimes

Art. 3.2.1. Transposition de la Directive 2009/20/CE

Cette section transpose en partie la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Art. 3.2.2. Notions

Dans cette section et dans les dispositions du livre 8 y ont trait, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire », par dérogation à l'article 1.1.5, 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 ;

2° « navire de mer », par dérogation à l'article 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 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. 3.2.3. Application matérielle

§ 2. De vorige paragraaf is van toepassing op de rechtspleging in België.

Titel 2 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Afdeling 1 – Maritieme vorderingen

Art. 3.2.1. Omzetting van Richtlijn 2009/20/EG

Deze afdeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen.

Art. 3.2.2. Begrippen

In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder:

1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 1.1.5, 1°, de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enig andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;

2° "zeeschip", in afwijking van artikel 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.

Art. 3.2.3. Materiële toepassing

§ 1. Cette section s'applique aux navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

§ 2. Cette section s'applique aux navires estuaires.

§ 3. Cette section ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

§ 4. Cette section est sans préjudice:

1° de la Convention BUNKER ;

2° de la Convention CLC 1992 ;

3° de la Convention HNS 2010 ;

4° de la Convention WRC ;

5° du Règlement PAL.

Art. 3.2.4. Obligation d'assurance

§ 1. Les propriétaires de navires belges doivent souscrire une assurance couvrant les navires 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.

§ 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.

Art. 3.2.5. Certificats

§ 1. L'existence de l'assurance visée à l'article 3.2.4 est attestée par un ou plusieurs

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op zeeschepen van 300 brutoton of meer.

§ 2. Deze afdeling is van toepassing op estuaire schepen.

§ 3. Deze afdeling is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

§ 4. Deze afdeling geldt onverminderd:

1° het BUNKER-Verdrag;

2° het CLC-Verdrag 1992;

3° het HNS-Verdrag 2010;

4° het WRC-Verdrag;

5° de PAL-Verordening.

Art. 3.2.4. Verzekeringsplicht

§ 1. De eigenaars van Belgische schepen moeten voor die schepen 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.

§ 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.

Art. 3.2.5. Verzekeringsbewijzen

§ 1. Het bestaan van de in artikel 3.2.4 bedoelde verzekering wordt aangetoond aan de hand van één of meer door de verzekeringsverstrekker

certificats délivrés par le fournisseur d'assurance et présents à bord du navire.

Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants :

1° nom du navire, numéro OMI d'identification du navire et port d'immatriculation ;

2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire ;

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.

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 3.2.2, 3°, est à charge du propriétaire du navire. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander toute information y relative.

uitgereikte verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het schip bevinden.

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;

2° de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;

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.

Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, bevat de tekst een vertaling in een 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 3.2.2, 3° op de scheepseigenaar. De scheepvaartcontroleurs kunnen in verband daarmee alle bijkomende inlichtingen opvragen.

Section 2 – Pollution et épaves

Afdeling 2 – Verontreiniging en wrakken

Art. 3.2.6. Notions

§ 1. Dans cette section et dans les dispositions du livre 8 y ont trait, l'on entend par :

1° « certificat d'assurance » : un certificat CLC, un certificat BUNKER ou un certificat WRC ;

2° « certificat CLC » : un certificat visé à l'article VII.2 de la Convention CLC 1992 ;

Art. 3.2.6. Begrippen

§ 1. In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder:

1° "verzekeringscertificaat": een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat of een WRC-certificaat;

2° "CLC-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel VII.2 van het CLC-Verdrag 1992;

3° « certificat BUNKER » : un certificat visé à l'article 7.2 de la Convention BUNKER ;

4° « certificat WRC » : un certificat visé à l'article 12, alinéa 2, de la Convention WRC ;

5° « jauge brute » : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention TMC ;

§ 2. Pour l'application de cette section et les dispositions du livre 8 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER et la Convention WRC sont également d'application.

Art. 3.2.7. Application matérielle

La présente section s'applique également aux navires estuaires.

Art. 3.2.8. Interprétation

Cette section et les dispositions du livre 8 qui y ont trait sont interprétées conformément aux actes internationaux suivants :

1° la Convention BUNKER ;

2° la Convention CLC 1992;

3° la Convention WRC.

Art. 3.2.9. Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges

§ 1. Le propriétaire d'un navire belge transportant plus de 2000 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.1 de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par

3° "BUNKER-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel 7.2 van het BUNKER-Verdrag;

4° "WRC-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel 12, lid 2 van het WRC-Verdrag;

5° "brutotonnenmaat": de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het TMC-Verdrag;

§ 2. Tevens gelden voor de toepassing van deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 de begripsomschrijvingen vervat in het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag.

Art. 3.2.7. Materiële toepassing

Deze afdeling is eveneens van toepassing op estuaire schepen.

Art. 3.2.8. Uitlegging

Deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 worden uitgelegd in overeenstemming met de volgende internationale akten:

1° het BUNKER-Verdrag;

2° het CLC-Verdrag 1992;

3° het WRC-Verdrag.

Art. 3.2.9. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen

§ 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.

pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.

§ 2. Le propriétaire enregistré d'un navire belge d'une jauge brute supérieure à 1000 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.

§ 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 3.2.10, 3.2.11 ou 3.2.12, 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 3.2.10, § 3, 3.2.11, § 5 ou 3.2.12, § 5, 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.

§ 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.

§ 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

§ 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 artikelen 3.2.10, 3.2.11 of 3.2.12, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel 3.2.10, § 3, 3.2.11, § 5 of 3.2.12, § 5 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. 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 3.2.10 ou 3.2.17 du présent code.

§ 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 3.2.11 ou 3.2.17 du présent code.

§ 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 3.2.12 ou 3.2.17 du présent code.

Article 3.2.10. Délivrance de certificats CLC pour les navires belges

§ 1. 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 3.2.9, § 1er.

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'État. 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.

§ 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 toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 3.2.10 of 3.2.17 van dit wetboek.

§ 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 3.2.11 of 3.2.17 van dit wetboek.

§ 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 3.2.12 of 3.2.17 van dit wetboek.

Artikel 3.2.10. Uitreiking van CLC-certificaten voor Belgische schepen

§ 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 3.2.9, § 1.

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.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

Article 3.2.11. Délivrance de certificats BUNKER pour les navires belges

§ 1. 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 3.2.9, § 2.

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'État. 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.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

Article 3.2.12. Délivrance de certificats WRC pour les navires belges

§ 1. 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 3.2.9, § 3 est respecté.

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'État. Dans le cas où la langue utilisée

§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.

Artikel 3.2.11. Uitreiking van BUNKER-certificaten voor Belgische schepen

§ 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 3.2.9, § 2.

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 niet de Franse is, moet tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.

Artikel 3.2.12. Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische schepen

§ 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 3.2.9, § 3.

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

n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

Art. 3.2.13. Délivrance de certificats pour les navires étrangers

L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un État Partie à la Convention CLC, BUNKER ou WRC.

Les dispositions de la présente section sont applicables par analogie.

Art. 3.2.14. Expiration des certificats

§ 1. 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 ;

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 naval belge ou 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(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

de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.

Art. 3.2.13. Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen

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-, het BUNKER- of het WRC-Verdrag is.

De bepalingen van deze afdeling zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.2.14. Verval van de certificaten

§ 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;

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 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.

§ 2. Ingeval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het

immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.

Art. 3.2.15. Obligation d'assurance et de certification pour les navires étrangers

§ 1. Sous réserve 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 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

À 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.

§ 2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000, 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.

À 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.

§ 3. Sous réserve 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.

vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.

Art. 3.2.15. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen

§ 1. Onder voorbehoud 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.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel VII van het CLC-Verdrag 1992.

§ 2. Onder voorbehoud 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.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.

§ 3. Onder voorbehoud 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 wel aankomt in een offshore-installatie in de Belgische territoriale zee, of daaruit vertrekt, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële

À 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.

§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du navire 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 État 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 État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État 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 État 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 État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

Art. 3.2.16. Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

§ 1. Aucune disposition de cette section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États, 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 cette section. Dans de tels cas, l'État belge n'est pas

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.

§ 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:

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;

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.

Art. 3.2.16. 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 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

dégagé de sa responsabilité en tant qu'État délivrant des certificats.

§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre État Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par 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 État Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État 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 État 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 État Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État 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 État 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

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 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.

§ 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.

§ 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

pas enregistré dans un État Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État 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. 3.2.17. Navires appartenant à l'État

Si un navire qui est la propriété de l'État 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. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire est la propriété de l'État et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 3.2.9. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 3.2.10, 3.2.11 et 3.2.12.

Art. 3.2.18. 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.

Art. 3.2.19. Redevances

Pour la délivrance des certificats visés dans cette section et l'accomplissement d'autres formalités relatives à cette section, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

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.

Art. 3.2.17. Schepen 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 schip 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 3.2.9 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door de artikelen 3.2.10, 3.2.11 respectievelijk 3.2.12 voorgeschreven model.

Art. 3.2.18. 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.

Art. 3.2.19. Retributies

Voor de uitreiking van de in deze afdeling bedoelde certificaten en de vervulling van andere met deze afdeling verband houdende formaliteiten kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

Le Roi détermine le tarif des redevances, les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Section 3 – Transport de passagers

Article 3.2.20. Notions

Pour l'application de cette section et des dispositions du livre 8 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention PAL sont d'application.

Art. 3.2.21. Interprétation

Cette section et les dispositions du livre 8 qui y ont trait sont interprétées conformément à la Convention PAL, au Règlement PAL et aux Directives PAL, qui doivent être considérés comme contraignants.

Art. 3.2.22. Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges

§ 1. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 1 du livre 6 de ce code 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 1 du livre 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.

De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Artikel 3.2.20. Begrippen

Voor de toepassing van deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 gelden de begripsomschrijvingen vervat in het PAL-Verdrag.

Art. 3.2.21. Uitlegging

Deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 worden uitgelegd in overeenstemming met het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening en de PAL-Richtsnoeren, welke als bindend moeten worden beschouwd.

Art. 3.2.22. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen

§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 1 van boek 6 van dit wetboek 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 zijn uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 1 van boek 6 van dit wetboek 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 4*bis*.1 van het PAL-Verdrag.

§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 1 du livre 6 de ce code 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 1 du livre 6 de ce code 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

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire par incident.

§ 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 3.2.23, 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 3.2.23, § 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,

§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 1 van boek 6 van dit wetboek 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 1 van boek 6 van dit wetboek 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

2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.

§ 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 3.2.23, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheid bedoeld in artikel 3.2.23, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat 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.

§ 4. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 4bis van het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of, wat binnenlands vervoer betreft,

en ce qui concerne le transport intérieur, 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 de l'article 3.2.22 ou 3.2.28 du présent code.

Article 3.2.23. Délivrance de certificats PAL pour les navires belges

§ 1. 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 1 du livre 6 de ce code, est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 3.2.22

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.

§3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplis.

Art. 3.2.24. Délivrance de certificats pour les navires étrangers

L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un État Partie à la Convention PAL.

Les dispositions de la présente section sont d'application par analogie.

Art. 3.2.25. Expiration des certificats

§ 1. Les certificats visés à l'article 3.2.23 expirent de plein droit,

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 artikel 3.2.22 of 3.2.28 van dit wetboek.

Artikel 3.2.23. Uitreiking van PAL-certificaten voor Belgische schepen

§ 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 1 van boek 6 van dit wetboek, van kracht is, wordt voor elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichtingen bedoeld in artikel 3.2.22.

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.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.

Art. 3.2.24. Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen

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 bepalingen van deze afdeling zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.2.25. Verval van de certificaten

§ 1. De in artikel 3.2.23 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,

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 ;

2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou toute autre garantie financière cesse d'être valable ;

3° lorsque le navire change de pavillon ;

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.

Art. 3.2.26. Obligation d'assurance ou de certification pour les navires étrangers

§ 1. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 1 du livre 6 de ce code 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 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 1 du livre 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.

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;

2° wanneer om welke reden ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;

3° wanneer het schip 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.

§ 2. Ingeval 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. 3.2.26. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen

§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 1 van boek 6 van dit wetboek 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 Belgische 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 1 van boek 6 van dit wetboek 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 4*bis*.1 van het PAL-Verdrag.

A titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valide délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 4 bis de la Convention PAL.

§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 1 du livre 6 de ce code 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 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 1 du livre 6 de ce code 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 pour un même événement ; ou

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

§ 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 État qui a fait une déclaration conformément à l'article 4bis.14 de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belges compétente pour la surveillance.

Het schip 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 1 van boek 6 van dit wetboek 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 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 afdeling 1 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

2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.

§ 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.

Art. 3.2.27. Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

§ 1. Aucune disposition de cette section n'est interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États, 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'État belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.

§ 2. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre État 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 État Partie. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État 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. 3.2.28. Navires appartenant à l'État

Si un navire appartenant à l'État 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 appartient à l'État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément à l'article 3.2.22. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article 3.2.23.

Art. 3.2.27. 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.

§ 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.

Art. 3.2.28. Schepen 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 schip 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 3.2.22 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk

Art. 3.2.29. Arrêtés d'exécution

Sous réserve 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.

Article 3.2.30. Redevances

Pour la délivrance des certificats visés dans cette section et l'accomplissement d'autres formalités relatives à cette section, une redevance peut être prélevée , dont le propriétaire le navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles à leur application et à leur perception.

Chapitre 2 – Limitation de responsabilité

Section 1 – Dispositions générales

Art. 3.2.31. Notions

§ 1. Dans le présent chapitre, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire », par dérogation à l'article 1.1.5 : 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 3.2.34, § 1, 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 ;

overeen met het door artikel 3.2.23 voorgeschreven model.

Art. 3.2.29. Uitvoeringsbesluiten

Onder voorbehoud 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.

Artikel 3.2.30. Retributies

Voor de uitreiking van de in deze afdeling bedoelde certificaten en de vervulling van andere met deze afdeling verband houdende formaliteiten 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.

Hoofdstuk 2 – Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 3.2.31. Begrippen

§ 1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 1.1.5, 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 3.2.34, § 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;

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 :

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 ;

4° "vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een schip": alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of voor rekening van een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

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;

5° « unité de compte » : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

5° "rekeneenheid": het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire lui-même.

§ 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. 3.2.32. Application internationale et matérielle

Art. 3.2.32. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Par dérogation à l'article 3.2.34, § 1er, seul le présent chapitre est d'application à la limitation de responsabilité pour des créances maritimes nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres États ne sont en aucune manière en cause.

§ 1. In afwijking van artikel 3.2.34, § 1, is uitsluitend dit hoofdstuk van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen in gevallen, waarin op geen enkele wijze belangen in het geding zijn van personen die onderdaan zijn van andere Staten.

§ 2. Le présent chapitre s'applique à la limitation de responsabilité de tous les navires de mer visés à l'article 1.1.3, § 1er, 7°, auxquels la Convention LLMC ne s'applique pas.

§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid ter zake van alle zeeschepen bedoeld in artikel 1.1.3, § 1, 7°, waarop het LLMC-Verdrag niet van toepassing is.

§ 3. Dans le cas visé à l'article 3.2.34, § 1er, les dispositions suivantes du présent chapitre sont d'application par analogie :

§ 3. In het in artikel 3.2.34, § 1, bedoelde geval zijn de volgende bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing:

1° l'article 3.2.32, § 4, 1°;

1° artikel 3.2.32, § 4, 1°;

2° l'article 3.2.33 ;

2° artikel 3.2.33;

3° l'article 3.2.34, § 2;

4° l'article 3.2.35 ;

4° l'article 3.2.39, 2°, de telle manière qu'il donne droit à la limitation de responsabilité pour des créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992 à laquelle ce dernier régime ne s'applique pas dans les faits;

5° l'article 3.2.42, §§ 2 et 3;

6° l'article 3.2.46, alinéa 2;

7° l'article 3.2.47, 1°;

8° article 3.2.48;

9° l'article 3.2.49, §§ 2, 4, 7 et 8;

10° l'article 3.2.50;

11° l'article 3.2.51;

12° l'article 3.2.52;

13° l'article 3.2.53;

14° l'article 3.2.54;

15° l'article 3.2.55;

16° l'article 3.2.56, § 4;

17° l'article 3.2.57;

18° l'article 3.2.58;

19° l'article 3.2.59;

20° l'article 3.2.60, § 2, 3, 7 en 8;

21° l'article 3.2.61;

22° l'article 3.2.62;

22° l'article 3.2.63.

§ 4. La loi belge régit :

3° artikel 3.2.34, § 2;

4° artikel 3.2.35;

5° artikel 3.2.39, 2°, derwijze dat het recht geeft op beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag waarop laatstgenoemde regeling niet daadwerkelijk van toepassing is;

4° artikel 3.2.42, § 2 en 3;

5° artikel 3.2.46, tweede lid;

6° artikel 3.2.47, 1°;

7° artikel 3.2.48;

8° artikel 3.2.49, § 2, 4, 7 en 8;

9° artikel 3.2.50;

10° artikel 3.2.51;

11° artikel 3.2.52;

12° artikel 3.2.53;

13° artikel 3.2.54;

14° artikel 3.2.55;

15° artikel 3.2.56, § 4;

16° artikel 3.2.57;

17° artikel 3.2.58;

18° artikel 3.2.59;

19° artikel 3.2.60, § 2, 3, 4, 8 en 9;

20° artikel 3.2.61;

21° artikel 3.2.62;

22° artikel 3.2.63.

§ 4. De Belgische wet beheerst:

1° la procédure ;

2° en particulier, le droit procédural concernant l'application de l'article 3.2.46.

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation constitué en Belgique, ainsi que toutes les règles de procédure qui s'y rapportent sont également régies par la loi belge.

Art. 3.2.33. Interprétation

Le présent chapitre est interprété conformément à la Convention LLMC.

Art. 3.2.34. Autre réglementation

§ 1. 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 :

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 ;

2° les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire.

§ 2. La Convention LLMC ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure.

Art. 3.2.35. Petits navires

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.

1° de rechtspleging;

2° in het bijzonder, het procesrecht betreffende de toepassing van artikel 3.2.46.

Onder voorbehoud van de bepalingen van dit hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een in België gevormd beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels eveneens door de Belgische wet beheerst.

Art. 3.2.33. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het LLMC-Verdrag.

Art. 3.2.34. 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.

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;

2° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip.

§ 2. Het LLMC-Verdrag is niet van toepassing op binnenschepen.

Art.3.2.35. Kleine schepen

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.

Section 2 – Le droit à la limitation

Art. 3.2.36. Personnes en droit de limiter leur responsabilité

§ 1. Les propriétaires de navire et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément au présent chapitre à l'égard des créances visées à l'article 3.2.38.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 3.2.38 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans le présent chapitre.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles du présent chapitre est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

Art. 3.2.37. Non-reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Art. 3.2.38. Créances soumises à la limitation

§ 1. Sous réserve des articles 3.2.39 et 3.2.40, 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, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Art. 3.2.36. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen

§ 1. Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk beperken voor de in artikel 3.2.38 genoemde vorderingen.

§ 2. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 3.2.38 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid en nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is deze persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van dit hoofdstuk beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

Art. 3.2.37. Niet-erkenning van aansprakelijkheid

Het beroep op de beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

Art. 3.2.38. Vorderingen vatbaar voor beperking

§ 1. Onder voorbehoud van de artikelen 3.2.39 en 3.2.40 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;

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;

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.

Art. 3.2.39. Créances exclues de la limitation

Le présent chapitre ne s'applique pas :

1° aux créances du chef d'assistance, 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 7.5.16 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° 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;

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 hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

Art. 3.2.39. Vorderingen uitgesloten van beperking

Dit hoofdstuk 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 7.5.16 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;

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 contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires formées ;

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 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 3.2.42.

Art. 3.2.40. Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 3.2.41. Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles du présent chapitre a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

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;

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 3.2.42.

Art. 3.2.40. Gedragingen die de beperking opheffen

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, gepleegd hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Art. 3.2.41. Verrekening van vorderingen

Wanneer een persoon, die krachtens dit hoofdstuk gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit hoofdstuk zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

Section 3 – Limites de la responsabilité

Art. 3.2.42. Limites générales

§ 1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 3.2.43, 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.

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.

§ 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, sont calculées selon un tonnage de 1 500 tonneaux de jauge.

Afdeling 3 – Aansprakelijkheidsgrenzen

Art. 3.2.42. Algemene grenzen

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 3.2.43, 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.

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 beperken tot de waarde van het schip 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.

§ 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.

Art. 3.2.43. Limite applicable aux créances des passagers

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire 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. 3.2.44. Conversion des unités de compte

Les montants calculés conformément aux articles 3.2.42 et 3.2.43 sont convertis en euros suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 3.2.49 fournie.

La valeur de l'euro exprimée en droits de tirage spéciaux est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 3.2.45. Concours de créances

§ 1. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 3.2.42 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

1° à l'égard du propriétaire d'un navivre visés à l'article 3.2.31, § 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 qui fournit des services d'assistance 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

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

Art. 3.2.43. 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.

Art. 3.2.44. Omrekening van rekeneenheden

De overeenkomstig 3.2.42 en 3.2.43 berekende bedragen worden omgerekend in euro volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 3.2.49 bedoelde garantie is verstrekt.

De waarde van de euro, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 3.2.45. Samenloop van vorderingen

§ 1. De overeenkomstig artikel 3.2.42 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

1° tegen de scheepseigenaar, bedoeld in artikel 3.2.31, § 1, 1° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

2° tegen de scheepseigenaar van een schip 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

3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten

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 3.2.43 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 3.2.31, § 1er, 1° s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 3.2.43 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Section 4 – Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Art. 3.2.46. Invocation

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 3.2.49 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

Art. 3.2.47. Effets juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation :

1° les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable ;

2° les dispositions de l'article 3.2.60, § 1er, 5, 6 et 7 s'appliquent par analogie.

Art. 3.2.48. Condamnation et intérêts

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement

aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe bergingsdiensten worden verstrekt en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. De overeenkomstig artikel 3.2.43 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 3.2.31, § 1, 1° met betrekking tot het in artikel 3.2.43 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Afdeling 4 – Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Art. 3.2.46. Inroeping

De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 3.2.49, is gevormd.

Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.

Art. 3.2.47. Rechtsgevolgen

Ingeval beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds:

1° worden in beslag genomen goederen of andere verstrekte zekerheden niet vrijgegeven, maar kunnen deze laatste tot het toepasselijke beperkingsbedrag worden teruggebracht;

2° zijn de bepalingen van artikel 3.2.60, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.2.48. Veroordeling en interest

Ingeval de verweerder de beperking van aansprakelijkheid zonder fondsvorming inroept in een procedure ten gronde, doet de rechter

se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamné à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution du fonds

Art. 3.2.49. Le fonds de limitation

§ 1. 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 commerce a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 3.2.42 et 3.2.43, qui sont d'application sur les 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 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 adéquate si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

achtereenvolgens uitspraak over de gegrondheid van de vordering en, in voorkomend geval, over het recht om de aansprakelijkheid te beperken en over het toepasselijke beperkingsbedrag.

Het bedrag tot betaling waarvan de verweerder desgevallend wordt veroordeeld, wordt verhoogd met de wettelijke interesten van de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid tot de dag van de betaling.

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Art. 3.2.49. Het beperkingsfonds

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt kan een beperkingsfonds vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Het beperkingsfonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 3.2.42 en 3.2.43 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.

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 voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

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.

§ 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 3.2.45, paragraphe 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.2.45, paragraphe 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 3.2.45, paragraphe 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.2.45, paragraphe 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.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

Art. 3.2.50. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1. 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 commerce.

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 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.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in artikel 3.2.45, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 3.2.45, § 2, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in artikel 3.2.45, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 3.2.45, § 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.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

Art. 3.2.50. 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 rechtbank van koophandel.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de commerce est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1er.

En outre, la requête mentionne, cependant pas à peine de nullité :

1° la nationalité et le nom du navire ;

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

4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.

§ 4. À 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 ;

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.

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.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift, evenwel niet op straffe van nietigheid:

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

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. 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;

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.

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. 3.2.51. Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir :

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement ;

2° une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 3.2.55, § 3 et des lettres visées à l'article 3.2.55, § 4 ;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier ; et

4° les avis du liquidateur ;

Chaque ayant droit peut consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

Art. 3.2.52. Ordonnance d'ouverture

§ 1. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à l'article 3.2.49, §§ 3 et 4, le président du tribunal de commerce rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé à l'alinéa 1er ne peut excéder un mois :

Art. 3.2.51. Dossier ter griffie

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen:

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 3.2.55, § 3 en van de zendingen bedoeld in artikel 3.2.55, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan inzage nemen van het dossier en er, tegen betaling van de griffierechten, een afschrift van ontvangen.

Art. 3.2.52. Openingsbeschikking

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gevormd in overeenstemming zijn met artikel 3.2.49, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand:

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué ; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance d'ouverture, si une garantie doit être fournie.

Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un ou plusieurs liquidateurs du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au paragraphe 2, alinéa 2.

Art. 3.2.53. Liquidateurs

§ 1. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les personnes inscrites sur une liste tenue par l'assemblée générale du tribunal de commerce territorialement compétent. Le Roi peut réglementer plus précisément la procédure de nomination des candidats et les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de commerce. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de openingsbeschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt.

Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. In de openingsbeschikking worden een of meer vereffenaars van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in pargraaf 2, tweede lid.

Art. 3.2.53. Vereffenaars

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de personen ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde rechtbank van koophandel. De Koning kan de procedure van voordracht van de kandidaten en de opleidings- en bekwaamheidsvereisten nader regelen.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de rechtbank van koophandel van de lijst worden weggelaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar

ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, prêtent serment devant le président du tribunal de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831, en ajoutant les formules suivantes :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte sa mission dans une affaire déterminée en signant au greffe, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de commerce peut à tout moment remplacer les liquidateurs ou l'un d'eux, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait au Moniteur Belge.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 3.2.61, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en pourcentage du montant du fonds de limitation.

Art. 3.2.54. Constitution du fonds de limitation

§ 1. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur en sa qualité de liquidateur. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur en sa qualité de liquidateur.

Art. 3.2.55. Ordonnance de disponibilité

§ 1. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion en euros effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par extrait par les soins du liquidateur, dans les huit jours de sa date :

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 3.2.61, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

Art. 3.2.54. Vorming van het beperkingsfonds

§ 1. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar.

Art. 3.2.55. Beschikbaarheidsbeschikking

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de vereffenaar binnen de acht dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt:

1° au Moniteur Belge ;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'extrait mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son date de naissance et son domicile ;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance ;

3° le montant du fonds de limitation ;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur ; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance ; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance un envoi recommandé aux créanciers connus. L'envoi contient les mêmes données que l'extrait visé au § 3.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

Art. 3.2.56. Conséquences de la constitution de fonds

§ 1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 3.2.49, 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.

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, geboortedatum en woonplaats;

2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;

3° het bedrag van het beperkingsfonds;

4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en

5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een aangetekende zending aan de bekende schuldeisers. De zending bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

Art. 3.2.56. Gevolgen van de fondsvorming

§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 3.2.49, 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. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 3.2.49, 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.

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

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

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.

§ 4. Les effets juridiques mentionnées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

Art. 3.2.57. Déclaration de créances

§ 1. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, par envoi recommandé ou contre récépissé, à l'adresse du bureau du liquidateur telle que mentionnée dans le jugement

Chaque déclaration mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 3.2.49, 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.

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

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

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 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.

Art. 3.2.57. Aangifte van schuldvorderingen

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, per aangetekende zending of tegen ontvangstbewijs, op het kantooradres van de vereffenaar zoals in het vonnis aangegeven.

Elke aangifte vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of,

d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son date de naissance et son domicile ;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sous réserve de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations qui lui sont adressées peuvent être faites au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existe aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts légaux sur les sommes réclamées cessent d'augmenter à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la

indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, geboortedatum en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de wettelijke interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op

limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

Art. 3.2.58. Vérification des créances

§ 1. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de commerce qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'étendue des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

Art. 3.2.58. Verificatie van schuldvorderingen

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de rechtbank van koophandel, die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application par analogie.

Art. 3.2.59. Contestation des condamnations sur le fond

§ 1. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'étendue de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi :

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié ; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1er s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

Art. 3.2.60. Répartition du fonds

§ 1. Sans réserve des articles 3.2.42, §§ 1er et 2, et 3.2.43 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot en met 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.2.59. Betwisting van veroordelingen ten gronde

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond:

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

Art. 3.2.60. Verdeling van het fonds

§ 1. Onverminderd de artikelen 3.2.42, § 1 en 2 en 3.2.43 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het fonds onder de schuldeisers verdeeld in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis-à-vis du requérant.

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu du présent chapitre.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement au créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit hoofdstuk zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in paragraaf 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie volgens de toepasselijke nationale wet geoorloofd is.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij zou kunnen worden gedwongen op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge de paragrafen 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt

Art. 3.2.61. Clôture du fonds de limitation

§ 1. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation d'y procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par la fourniture d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les effets juridiques déterminés à l'article 3.2.56.

§ 3. Si le paragraphe 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe

de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

Art. 3.2.61. Sluiting van het beperkingsfonds

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 3.2.56 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien paragraaf 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op.

et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 3.2.63. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

Art. 3.2.62. Garantie additionnelle

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peut, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que la fourniture d'une garantie additionnelle soit imposée.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie additionnelle doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie additionnelle n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 3.2.61, § 2.

Art. 3.2.63. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1. Les ordonnances du président ne portent préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.

Hij legt het neer ter griffie en deelt het tezelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 3.2.63. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

Art. 3.2.62. Bijkomende garantie

Wanneer in de loop van de vereffeningsprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 3.2.61, § 2.

Art. 3.2.63. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de commerce dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 3.2.55, § 3, au Moniteur Belge. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de commerce se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider :

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué ; ou

2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous ; ou

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 3.2.55, § 3 voorgeschreven bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen:

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :

1° au Moniteur Belge ;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 3.2.61, § 2.

Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 3.2.56, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au paragraphe 3, telles que celles qui sont visées à l'article 3.2.62, est également portée devant le tribunal de commerce. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de commerce juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.

Titre 3 – Navigation intérieure

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 3.2.61, § 2.

Tijdens de bezwaarprocedure blijven de in artikel 3.2.56 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in paragraaf 3, zoals deze bedoeld in artikel 3.2.62, wordt eveneens voor de rechtbank van koophandel gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

Titel 3 – Binnenvaart

Chapitre 1 – Accès au transport

Art. 3.3.1. Licence d'exploitation

Doit être pourvu d'une licence d'exploitation :

1° tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport ou l'entreposage de marchandises, le remorquage ou le poussage de bateaux de navigation intérieure et qui appartient en pleine propriété :

a) à des personnes physiques qui ont leur domicile en Belgique ;

b) à des personnes morales qui ont leur siège social en Belgique ;

2° tout bateau de navigation intérieure qui est utilisé à titre lucratif pour effectuer également du transport intérieur de marchandises en Belgique.

Art. 3.3.2. Délivrance de la licence d'exploitation

La licence d'exploitation est délivrée sur production du certificat de jaugeage et un titre de propriété par l'autorité compétente pour tout bateau de navigation intérieure jugé techniquement en bon état conformément aux critères fixés par l'autorité compétente.

La licence est valable pendant un an.

Art. 3.3.3. Paiement d'une taxe annuelle

La délivrance de la licence a lieu après le paiement d'une taxe annuelle dont le montant est fixé en tenant compte du tonnage du bateau de navigation intérieure et de la puissance du moteur en kilowatts, tels qu'ils résultent du certificat de jaugeage.

La taxe est calculée sur base d'un montant de 0,11 euro par tonne et 0,29 euro par kilowatt. Le

Hoofdstuk 1 – Toegang tot het vervoer

Art. 3.3.1. Exploitatievergunning

Van een exploitatievergunning moet voorzien zijn:

1° elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor het vervoer of de opslag van goederen of het slepen of duwen van binnenschepen dat in volle eigendom toebehoort:

a) aan natuurlijke personen die in België hun woonplaats hebben;

b) aan rechtspersonen die in België hun maatschappelijke zetel hebben;

2° elk binnenschip dat met winstoogmerk gebruikt wordt om ook in België binnenlands goederenvervoer te verrichten.

Art. 3.3.2. Uitreiking van de exploitatievergunning

De exploitatievergunning wordt op overlegging van de meetbrief en een eigendomsbewijs door de bevoegde overheid uitgereikt voor elk binnenschip dat technisch in goede staat bevonden word overeenkomstig de door de bevoegde overhei bepaalde maatstaven.

De vergunning is geldig voor een jaar.

Art. 3.3.3. Betaling van een jaarlijkse belasti

De uitreiking van de vergunning geschiedt na betaling van een jaarlijkse belasting waarvan bedrag wordt vastgesteld aan de hand var tonnenmaat van het binnenschip en motorvermogen in kilowatt, zoals die blijke de meetbrief.

De belasting wordt berekend op basis va bedrag van 0,11 euro per ton en 0,29 eu kilowatt. De Koning kan deze bedragen aan

ter ces montants en fonction de 'indice des prix à la consommation.

modalités de la perception de la taxe.

Institut pour le transport par

de la taxe visée à l'article 3.3.3 est vrir les frais de fonctionnement de le transport par batellerie. À cette fin, ce paiement est versé sur un compte

ttestation d'appartenance à la flotte

eau de navigation intérieure qui fait ou faire habituellement et à titre lucratif le marchandises ou de personnes pour utrui sur les voies navigables du oit être pourvu :

attestation d'appartenance à la flotte

ttestation d'appartenance à la navigation élivrée en exécution du Règlement (CEE) 5 du Conseil du 17 octobre 1985 portant es conditions d'accès au régime réservé nvention révisée pour la navigation du x bateaux de navigation intérieure nt à la navigation du Rhin ; ou

ocument délivré par un autre État membre tion du Règlement (CEE) n° 3921/91 du du 16 décembre 1991, fixant les conditions ission de transporteurs non résidents aux s nationaux de marchandises ou de s par voie navigable dans un État membre,

utre document reconnu par le Roi.

es attestations ou documents visés au he 1er doivent se trouver à bord du bateau

in functie van de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het heffen van de belasting.

Art. 3.3.4. Instituut voor het transport langs de binnenwateren

De opbrengst van het in artikel 3.3.3 bedoelde belasting dient ter dekking van de werkingskosten van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren. Hiertoe wordt het bedrag van deze opbrengst gestort op een rekening van dit instituut.

Art. 3.3.5. Vlootverklaring

§ 1. Elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor goederen- of personenvervoer voor rekening van derden over de scheepvaartwegen van het Rijk moet voorzien zijn van:

1° een verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot; of

2° een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart, uitgereikt in uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de binnenschepen die tot de Rijnvaart behoren; of

3° een document uitgereikt door een andere lidstaat in uitvoering van Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lidstaat waar zij niet gevestigd zijn; of

4° een ander door de Koning erkend document.

§ 2. De verklaringen of documenten bedoeld in paragraaf 1 moeten zich aan boord bevinden van

de navigation intérieure et être dès lors présentés chaque fois qu'un contrôleur de la navigation ou un membre du personnel de la Police de la Navigation en fait la demande.

§ 3. L'attestation d'appartenance à la flotte belge et de l'attestation belge en matière d'appartenance à la navigation du Rhin n'est délivrée que si le bateau de navigation intérieure a été immatriculé dans le registre belge des bateaux de navigation intérieure. Le Roi détermine les modalités de la demande et le modèle des attestations.

Chapitre 2 – Affrètement et formation des prix

Art. 3.3.6. Directive 96/75/CE

Le présent chapitre transpose la Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté.

Art. 3.3.7. Notions

Dans ce chapitre, dans les dispositions du livre 8 qui y ont trait et dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° « prix » : l'indemnité due pour l'usage du bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises pendant toute la durée de cet usage ;

2° « transporteur » : le propriétaire ou l'exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure ;

3° « prix abusivement bas » : un prix qui, en tenant compte des exigences posées au bateau de navigation intérieure, est insuffisant pour le transporteur pour couvrir tous les coûts relatifs directement ou indirectement à l'exploitation du navire ;

4° « affrètement » : tout contrat qui a pour objet l'usage d'un ou de plusieurs bateaux de navigation

het binnenschip en moeten worden vertoond telkens daarom wordt verzocht door een scheepvaartcontroleur of een personeelslid van de Scheepvaartpolitie.

§ 3. De verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot en van de Belgische verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart wordt slechts uitgereikt indien het binnenschip is teboekgesteld in het in het Belgisch binnenschepenregister. De Koning bepaalt de modaliteiten van de aanvraag en het model van de verklaringen.

Hoofdstuk 2 – Bevrachting en prijsvorming

Art. 3.3.6. Richtlijn 96/75/EG

Dit hoofdstuk voorziet in de omzetting van Richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap.

Art. 3.3.7. Begrippen

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 en in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "prijs": de vergoeding die voor het gebruik van het binnenschip ten behoeve van vervoer en/of opslag van goederen verschuldigd is gedurende de gehele duur van dit gebruik;

2° "vervoerder": de eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen;

3° "ongeoorloofd lage prijs": een prijs die, mede rekening houdend met de eisen die aan het binnenschip worden gesteld, onvoldoende is voor de vervoerder om alle kosten rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdende met de exploitatie te dekken;

4° "bevrachting": elke overeenkomst die het gebruik van één of meerdere binnenschepen voor

intérieure pour le transport et/ou l'entreposage de marchandises pour le compte de tiers ;

5° « transport pour compte propre » : le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque :

a) l'entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive ;

b) le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l'entreprise ;

c) le transport ne constitue qu'une activité accessoire de l'entreprise ;

d) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou sont achetées, vendues, produites ou manufacturées par elle dans le cadre de son activité principale.

Art. 3.3.8. Application matérielle

Le présent chapitre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait ne s'appliquent pas aux bateaux de navigation intérieure destinés au transport professionnel de marchandises de moins de 20 mètres de long ou utilisés à cet effet.

Art. 3.3.9. Libertés

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les affrètements sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés et le transport pour compte propre est librement effectué.

Art. 3.3.10. Interdictions

§ 1. Sans préjudice de l'article 3.3.9, il est interdit à quiconque de prendre ou de donner en usage un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises à un prix abusivement bas, ou à son intervention de directement ou indirectement y collaborer.

het vervoer en/of de opslag van goederen voor rekening van derden tot voorwerp heeft;

5° "eigen vervoer": het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij:

a) de onderneming eigenaar is van het binnenschip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;

b) het binnenschip bemand is met personeel van de onderneming;

c) het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;

d) de vervoerde goederen aan de onderneming toebehoren of door haar gekocht, verkocht, geproduceerd of bewerkt werden in het kader van haar hoofdactiviteit.

Art. 3.3.8. Materiële toepassing

Dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 zijn niet van toepassing op binnenschepen bestemd of gebruikt voor het bedrijfs- of beroepsmatige vervoer van goederen waarvan de lengte minder dan 20 meter is.

Art. 3.3.9. Vrijheden

Op het gebied van het nationale en het internationale goederenvervoer over de binnenwateren worden de bevrachtingen vrij gesloten tussen de betrokken partijen tegen prijzen die vrij worden onderhandeld, en wordt het eigen vervoer vrij verricht.

Art. 3.3.10. Verboden

§ 1. Onverminderd artikel 3.3.9 is het eenieder verboden een binnenschip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen in gebruik te nemen of in gebruik te geven tegen een ongeoorloofd lage prijs of hier door zijn tussenkomst, rechtstreeks of onrechtstreeks, aan mee te werken.

Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sans qu'il soit assuré contre tous les risques de la navigation et qu'il remplisse toutes les prescriptions légales.

§ 2. Quiconque enfreint l'interdiction visée au paragraphe 1er, alinéa 1er, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et réglementaires de nature sociale et fiscale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

Het is eenieder eveneens verboden een binnenschip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorschriften.

§ 2. Eenieder die het in paragraaf 1, eerste lid bedoelde verbod overtreedt, is gehouden tot voldoening van de tijdens het gebruik van het binnenschip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire verplichtingen van sociale en fiscale aard.

Art. 3.3.11. La Commission navigation intérieure

§ 1. Auprès de l'administration qui a la navigation intérieure dans ses attributions, il est institué une commission sous la dénomination « Commission navigation intérieure ».

La Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes :

1° à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions ou d'un intéressé, donner un avis motivé ou se concerter sur des questions relatives au secteur de la navigation intérieure ;

2° jouer un rôle de médiateur en cas de litiges concernant un affrètement à la demande commune de toutes les parties impliquées ;

3° fixer des indicateurs de prix de revient pouvant servir d'aide pour l'application de l'article 3.3.10.

§ 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure.

Art. 3.3.11. De Commissie Binnenvaart

§ 1. Bij de administratie die bevoegd is voor de binnenvaart wordt onder de benaming "Commissie Binnenvaart" een commissie ingesteld.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn:

1° op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart of van een belanghebbende, het uitbrengen van gemotiveerd advies en het plegen van overleg over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector;

2° het bemiddelen bij geschillen over een bevrachting, dit op gezamenlijk verzoek van alle betrokken partijen;

3° het vaststellen van indicatoren van de kostprijs die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van artikel 3.3.10.

§ 2. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart.

Art. 3.3.12. Déclaration au fonds de la navigation intérieure

Art. 3.3.12. Kennisgeving aan het Fonds voor de Binnenvaart

Afin de pouvoir estimer le développement de la capacité de la flotte de navigation intérieure, le transporteur qui est établi en Belgique ou qui y a son siège informe le fonds de la navigation intérieure, instauré en exécution du règlement CE n° 718/1999 du Conseil du 19 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable, de son intention de mettre en service un bateau nouvellement construit ou importé.

La déclaration visée au premier alinéa doit être faite au moins six mois avant la mise en service effective du bateau. Le Roi détermine les modalités de la déclaration.

Chapitre 3 – Limitation de responsabilité

Section 1 – Dispositions générales

Art. 3.3.13. Notions

§ 1. Dans le présent chapitre, l'on entend par :

1° « propriétaire de bateau » : le propriétaire, le locataire, ou l'affréteur à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau;

2° « assistant » : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance comprennant également les opérations suivantes :

a) renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ;

b) enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du bateau ;

3° « marchandises dangereuses » : les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord ADN ;

Ten einde de ontwikkeling van de capaciteit van de binnenvaartvloot te kunnen inschatten moet de vervoerder die in België gevestigd is of aldaar zijn zetel heeft het Fonds voor de Binnenvaart, ingesteld ter uitvoering van Verordening (EG) Nr. 718/1999 van de Raad van 19 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op het bevorderen van het vervoer over de binnenwateren, in kennis stellen van zijn intentie een nieuw gebouwd of een ingevoerd schip in de vaart te brengen.

De in het eerste lid bedoelde kennisgeving moet worden verricht ten minste 6 maanden voor de daadwerkelijke ingebruikname van het schip. De Koning bepaalt de modaliteiten van de kennisgeving.

Hoofdstuk 3 – Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 3.3.13. Begrippen

§ 1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "scheepseigenaar": de eigenaar, huurder, of bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van een schip;

2° "berger" : iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden waarondervolgende werkzaamheden:

a) het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

b) het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;

3° "gevaarlijke stoffen": gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het Reglement gevoegd bij het ADN-Verdrag;

4° « voie d'eau » : toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac ;

5° « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau » : toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne :

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;

6° « 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 bateau » comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

Art. 3.3.14. Application internationale et matérielle

§ 1. Le présent chapitre s'applique à la limitation de responsabilité de tous les bateaux de navigation intérieure auxquels la Convention CLNI 2012 ne s'applique pas, en ce compris, le cas échéant, les navires estuaires.

Le présent chapitre s'applique également à la limitation de responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau visé à l'alinéa précédent à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une des voies d'eau situées sur le territoire d'un Etat partie à la Convention CLNI 2012 ou à la cargaison d'un tel navire.

§ 2. Dans le cas visé à l'article 3.3.16, alinéa 1er, les dispositions suivantes du présent chapitre sont d'application par analogie :

1° l'article 3.3.14, § 3 ;

4° "waterweg": elk binnenwater, met inbegrip van elk meer;

5° "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip": alle vorderingen die door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon zijn ingesteld:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of,

b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waarvoor een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;

6° "rekeneenheid": het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. In dit hoofdstuk omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.

Art. 3.3.14. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid ter zake van alle binnenschepen waarop het CLNI-Verdrag 2012 niet van toepassing is, met inbegrip van, in voorkomend geval, estuaire schepen.

Dit hoofdstuk is mede van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een berger die vanaf een in het vorige lid bedoeld schip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het CLNI-Verdrag 2012 gelegen waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van een dergelijk schip.

§ 2. In het in artikel 3.3.16, eerste lid bedoelde geval zijn de volgende bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing:

1° artikel 3.3.14, § 3;

2° l'article 3.3.15 ;

3° l'article 3.3.16, alinéa 2 ;

4° l'article 3.3.28, alinéa 2 ;

4° l'article 3.3.30, § 2, 4, alinéas 2 à 5, 7 et 8 ;

5° l'article 3.3.31 ;

6° l'article 3.3.32 ;

7° l'article 3.3.33 ;

8° l'article 3.3.34 ;

9° l'article 3.3.35 ;

10° l'article 3.3.36 ;

11° l'article 3.3.37, § 4 ;

12° l'article 3.3.38 ;

13° l'article 3.3.39 ;

14° l'article 3.3.40 ;

15° l'article 3.3.41, §§ 2, 3, 4, 8 et 9 ;

16° l'article 3.3.42 ;

17° l'article 3.3.43 ;

18° l'article 3.3.44 ;

§ 3. La procédure est régie par la loi belge.

Art. 3.3.15. Interprétation

Ce chapitre est interprété conformément à la Convention CLNI 2012.

Art. 3.3.16. Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention CLNI 2012 s'appliquent au cas visé à l'article 15.1 de cette convention.

2° artikel 3.3.15;

3° artikel 3.3.16, tweede lid;

4° artikel 3.3.28, tweede lid;

4° artikel 3.3.30, § 2, 4, tweede tot vijfde lid, 7 en 8;

5° artikel 3.3.31;

6° artikel 3.3.32;

7° artikel 3.3.33;

8° artikel 3.3.34;

9° artikel 3.3.35;

10° artikel 3.3.36;

11° artikel 3.3.37, § 4;

12° artikel 3.3.38;

13° artikel 3.3.39;

14° artikel 3.3.40;

15° artikel 3.3.41, § 2, 3, 4, 8 en 9;

16° artikel 3.3.42;

17° artikel 3.3.43;

18° artikel 3.3.44.

§ 3. De rechtspleging wordt beheerst door de Belgische wet.

Art. 3.3.15. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het CLNI-Verdrag 2012.

Art. 3.3.16. Andere regelgeving

De rechtstreeks werkende bepalingen van het CLNI-Verdrag 2012 zijn van toepassing op het in artikel 15.1 van dat verdrag bedoelde geval.

Dans le même cas, les créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité.

Section 2 – Le droit à la limitation

Art. 3.3.17. Personnes en droit de limiter leur responsabilité

§ 1. Les propriétaires de bateaux et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément au présent chapitre à l'égard des créances visées à l'article 3.3.19.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 3.3.19 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans le présent chapitre.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément au présent chapitre est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

Art. 3.3.18. Reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Art. 3.3.19. Créances soumises à la limitation

§ 1. Sous réserve des articles 3.3.20 et 3.3.21, 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 ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts

In hetzelfde geval zijn de vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water niet voor beperking van aansprakelijkheid vatbaar.

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Art. 3.3.17. Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken

§ 1. Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk beperken voor de in artikel 3.3.19 genoemde vorderingen.

§ 2. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 3.3.19 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

Art. 3.3.18. Erkenning van aansprakelijkheid

Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

Art. 3.3.19. Vorderingen vatbaar voor beperking

§ 1. Behoudens de artikelen 3.3.20 en 3.3.21 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, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen,

et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport 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 bateau ou avec des opérations d'assistance;

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 § 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 § 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. 3.3.20. Créances exclues de la limitation

Le présent chapitre ne s'applique pas :

1° aux créances du chef d'assistance , y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement ;

bruggen 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;

2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer 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;

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 § 1 genoemde 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 § 1, 4° zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

Art. 3.3.20. Vorderingen uitgesloten van beperking

Dit hoofdstuk is niet van toepassing op:

1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, een bijzondere vergoeding voor hulp aan een schip dat zelf of door zijn lading schade aan het milieu dreigde te berokkenen;

2° aux créances du chef de contribution en avarie commune ;

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 contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires ;

5° aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance 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 bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le 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 calculé conformément à l'article 3.3.23 ou, pour les créances au sens de l'article 3.3.24, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.24.

6° aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Art. 3.3.21. Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2° vorderingen wegens bijdrage in averij-grosse;

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 voor kernschade;

5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij dit volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 3.3.23, of voor vorderingen in de zin van artikel 3.3.24 en dit bedrag hoger is dan de overeenkomstig artikel 3.3.24 berekende aansprakelijkheidsgrens;

6° vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

Art. 3.3.21. Gedragingen die de beperking opheffen

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, gepleegd hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Art. 3.3.22. Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon du présent chapitre a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Section 3 – Limites de la responsabilité

Art. 3.3.23. Limites générales de la responsabilité

§ 1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées aux articles 3.3.24 et 3.3.25, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

a) pour un bateau non destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

a) pour un bateau destiné au transport de marchandises, 400 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

c) pour un pousseur ou remorqueur, 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

d) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, la limite de responsabilité calculée

Art. 3.3.22. Verrekening van vorderingen

Wanneer een persoon, die krachtens dit hoofdstuk gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit hoofdstuk zijn in dat geval slechts van toepassing op het eventuele saldo.

Afdeling 3 – Aansprakelijkheidsgrenzen

Art. 3.3.23. Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in de artikel 3.3.24 en 3.3.25, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

1° met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:

a) voor een schip, niet bestemd voor het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 400 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1.400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

b) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 400 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1.400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

c) voor een duw- of sleepboot, 1.400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

d) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt de

conformément à la dispositions sous c) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ;

e) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux dispositions sous a), b) ou c) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateaux a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage ;

f) pour les engins ou outillages flottants et mobiles, leur valeur au moment de l'événement ;

2° à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément au point 1° ;

3° lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au point 1° est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au point 2° peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2°;

4° en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 400 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

§ 2. Les limites de responsabilité visées au paragraphes 1er, 4°, s'appliquent aussi à tout

overeenkomstig de bepaling onder c) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;

e) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt de overeenkomstig de bepalingen onder a), b) of c) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;

f) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal, hun waarde op het tijdstip van het voorval;

2° met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de overeenkomstig het 1° berekende aansprakelijkheidsgrens;

3° wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig het 1°, onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig het 2° beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de onder het 1° genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de onder het 2° genoemde vorderingen;

4° in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 400.000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 200.000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

§ 2. De in paragraaf 1, 4° genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn eveneens van

assistant fournissant des services d'assistance à un bateau de navigation intérieure et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant exclusivement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance.

toepassing op een berger die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of op een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

Art. 3.3.24. Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

§ 1. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit :

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles : le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.23, § 1er, 1°, mais au minimum 10 millions d'unités de compte ;

2° à l'égard de toutes les autres créances : le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.23, § 1er, 2°, mais au minimum 10 millions d'unités de compte.

§ 2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphes 1er, 1°, est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1er, 2°, peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au point paragraphe 1er, 1°, ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphes 1er, 2°.

Art. 3.3.24. Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert voor vorderingen wegens schade die direct of indirect veroorzaakt is door de gevaarlijke aard van deze stoffen, worden als volgt berekend:

1° voor vorderingen met betrekking tot dood of letsel: het dubbele van de overeenkomstig artikel 3.3.23, § 1, 1°, berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden;

2° voor alle overige vorderingen: het dubbele van de overeenkomstig artikel 3.3.23, § 1, 2°, berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden.

§ 2. Wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig paragraaf 1, 1°, onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig paragraaf 1, 2°, mede beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in paragraaf 1, 1° genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in paragraaf 1, 2° genoemde vorderingen.

Art. 3.3.25. Limite applicable aux créances des passagers

A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la

Art. 3.3.25. Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers

Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens voor dit schip een bedrag

responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 100 000 unités de compte, multipliée par :

1° le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; ou

2° si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Toutefois, la limite de responsabilité ne peut pas être inférieure à 2 millions d'unités de compte.

Art. 3.3.26. Conversion des unités de compte

Les montants mentionnés aux articles 3.3.23 à 3.3.25 et 3.3.27. inclus sont convertis en euros suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 3.3.30 fournie.

La valeur, en en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 3.3.27. Concours de créances

§ 1. Sans préjudice des §§ 2 et 3, les limites de la responsabilité calculées conformément à l'article 3.3.23 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

1° à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 3.3.13, § 1er, 1°, 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 bateau qui prête assistance à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits,

van 100.000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met:

1° het aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren, of,

2° het daadwerkelijke aantal passagiers dat op het moment van de gebeurtenis werd vervoerd wanneer het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven is.

De aansprakelijkheidsgrens mag evenwel niet lager zijn dan 2 miljoen rekeneenheden.

Art. 3.3.26. Omrekening van rekeneenheden

De in de artikelen 3.3.23 tot en met 3.3.25 en 3.3.27 genoemde bedragen worden omgerekend in euro volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 3.3.30 bedoelde garantie is verstrekt.

De waarde van de euro, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 3.3.27. Samenloop van vorderingen

§ 1. Onder voorbehoud van § 2 en 3, zijn de overeenkomstig artikel 3.3.23 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

1° tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 3.3.13, § 1, 1° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

2° tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de berger of bergers die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor

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 bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Lorsque, conformément à l'3.3.23, § 1er, 1°, d), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité de chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.

§ 3. Lorsque, conformément à l'article 3.3.23, § 1er, 1°, e), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 3.3.24. Les paragraphes 2 et 3 s'appliquent toutefois en prenant pour base

wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. Wordt volgens artikel 3.3.23, § 1, 1°, d), de aansprakelijkheidsgrens voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor iedere duwbak verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.

§ 3. Wordt volgens artikel 3.3.23, § 1, 1°, e), de aansprakelijkheidsgrens voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbewoog, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor ieder gekoppeld schip verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

§ 4. De voorgaande paragrafen zijn van overeenkomstige toepassing op de overeenkomstig artikel 3.3.24 berekende aansprakelijkheidsgrenzen. Voor § 2 en 3 geldt

400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.

§ 5. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.25 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 3.3.13, § 1er, 1°, s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 3.3.25 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Section 4 – Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Art. 3.3.28. Invocation

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 3.3.30 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

Art. 3.3.29. Effets juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 3.3.41, §§ 1er, 5, 6 et 7 s'appliquent.

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution du fonds

Art. 3.3.30. Le fonds de limitation

§ 1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds de limitation.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de commerce a ouvert une procédure de limitation.

echter dat in plaats van 200 rekeneenheden van 400 rekeneenheden moet worden uitgegaan.

§ 5. De overeenkomstig artikel 3.3.25 vastgestelde aansprakelijkheidsgrens is van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen in artikel 3.3.13, § 1, 1° genoemde persoon of personen, met betrekking tot het in artikel 3.3.25 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Afdeling 4 – Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Art. 3.3.28. Inroeping

De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 3.3.30, is gevormd.

Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.

Art. 3.3.29. Rechtsgevolgen

Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds, zijn de bepalingen van artikel 3.3.41, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Art. 3.3.30. Het beperkingsfonds

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een of meer beperkingsfondsen vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Tout fonds de limitation doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculée conformément aux articles 3.3.23 à 3.3.25 et 3.3.27 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 3. Ieder beperkingsfonds moet gevormd worden ten belope van het bedrag van van de overeenkomstig de artikelen 3.3.23 tot en met 3.3.25 en 3.3.27 berekende aansprakelijkheidsgrens die van toepassing is op de vorderingen waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de wettelijke interesten daarover te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

§ 4. Een fonds 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.

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.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

La garantie est adéquate si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

De garantie is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

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.

De Koning kan betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kan Hij regels vaststellen betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en bepalen welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible

§ 5. Elk overeenkomstig dit hoofdstuk gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de

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 3.3.27, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.3.27, § 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 3.3.27, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.3.27, § 4.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l'égard de personnes qui sont responsables de plus d'un bateau peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

Art. 3.3.31. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1. 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 commerce.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de commerce est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1er.

De plus, la requête mentionne, cependant pas à peine de nullité :

1° la nationalité et le nom du bateau ;

2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu ;

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 3.3.27, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 3.3.27, § 4 dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in in artikel 3.3.27, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 3.3.27, § 4 genoemde personen.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

Art. 3.3.31. 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 rechtbank van koophandel.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift, evenwel niet op straffe van nietigheid:

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

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. À 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 ;

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.

L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci dessus ne peut cependant être demandée dans la même requête.

Art. 3.3.32. Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir :

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement ;

2° une copie certifiée conforme des publications visées à l'article 3.3.36, § 3 et des lettres visées à l'article 3.3.36, § 4 ;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier ; et

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. 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;

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.

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. 3.3.32. Dossier ter griffie

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen:

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 3.3.36, § 3 en van de brieven bedoeld in artikel 3.3.36, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° les avis du liquidateur ;

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il paie les droits de greffe, en recevoir une copie.

Art. 3.3.33. Ordonnance d'ouverture

§ 1. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi, en particulier à l'article 3.3.30, §§ 3 et 4, le président du tribunal de commerce rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé à l'alinéa 1er ne peut excéder un mois :

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué ; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance d'ouverture, si une garantie doit être fournie.

Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un ou plusieurs liquidateurs du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan kosteloos inzage nemen van het dossier en er, tegen betaling van de griffierechten, een afschrift van ontvangen.

Art. 3.3.33. Openingsbeschikking

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gesteld in overeenstemming zijn met de wet en in het bijzonder met artikel 3.3.30, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand:

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de openingsbeschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt.

Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. In de openingsbeschikking worden een of meer vereffenaars van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De

Art. 3.3.34. Liquidateurs

§ 1. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les personnes inscrites sur une liste tenue par l'assemblée générale du tribunal de commerce territorialement compétent. Le Roi peut réglementer plus précisément la procédure de nomination des candidats et les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de commerce. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs prêtent serment devant le président du tribunal de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831, en ajoutant les formules suivantes :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in § 2.

Art. 3.3.34. Vereffenaars

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de personen ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde rechtbank van koophandel. De Koning kan de procedure van voordracht van de kandidaten en de opleidings- en bekwaamheidsvereisten nader regelen.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de rechtbank van koophandel van de lijst worden weggelaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte de sa mission dans une affaire déterminée en signant au greffe, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de commerce peut à tout moment remplacer le liquidateur ou l'un d'eux, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait au Moniteur Belge.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 3.3.42, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en pourcentage du montant du fonds de limitation.

Art. 3.3.35. Constitution du fonds de limitation

§ 1. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur en

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 3.3.42, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

Art. 3.3.35. Vorming van het beperkingsfonds

§ 1. Ingeval het beperkingfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting

sa qualité de liquidateur. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur en sa quailité de liquidateur.

Art. 3.3.36. Ordonnance de disponibilité

§ 1. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion en euros effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les huit jours de sa date, par extrait :

1° au Moniteur Belge ;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'extrait mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile ;

geschiedt op naam van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar.

Art. 3.3.36. Beschikbaarheidsbeschikking

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance ;

3° le montant du fonds de limitation ;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur ; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance ; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance un envoi recommandé aux créanciers connus. L'envoi comprend les mêmes données que l'extrait visé au § 3.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

Art. 3.3.37. Conséquences de la constitution de fonds

§ 1. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 3.3.30, aucune personne ayant la faculté de faire valoir 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 la constitution d'un fonds conformément à l'article 3.3.30, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si

2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;

3° het bedrag van het beperkingsfonds;

4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en

5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een aangetekende zending aan de bekende schuldeisers. De zending bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

Art. 3.3.37. Gevolgen van de fondsvorming

§ 1. Wanneer overeenkomstig artikel 3.3.30 een fonds is gevormd, is het een persoon die een vordering tegen het fonds geldend kan maken, niet toegestaan om enig recht met betrekking tot deze vordering uit te oefenen ten aanzien van andere goederen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 3.3.30, moet elk schip of moeten andere goederen van een persoon ten wiens bate 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 zekerheid worden vrijgegeven op bevel van de rechter.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk

ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les effets juridiques visées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

Art. 3.3.38. Déclaration de créances

§ 1. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, par envoi recommandé ou contre récépissé, à l'adresse du bureau du liquidateur telle que mentionnée dans le jugement.

Chaque déclaration mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile ;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sous réserve de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations qui lui sont adressées peuvent être faites au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

§ 4. De in paragrafen 1 en 2 bedoelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.

Art. 3.3.38. Aangifte van schuldvorderingen

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, bij aangetekende zending of tegen ontvangstbewijs, op het kantooradres van de vereffenaar zoals in het vonnis aangegeven..

Elke aangifte vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existe aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts légaux sur les sommes réclamées cessent d'augmenter à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

Art. 3.3.39. Vérification des créances

§ 1. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de wettelijke interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

Art. 3.3.39. Verificatie van schuldvorderingen

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht

de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de commerce qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application par analogie.

Art. 3.3.40. Contestation des condamnations sur le fond

§ 1. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'étendue de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi :

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié ; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de rechtbank van koophandel die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.3.40. Betwisting van veroordelingen ten gronde

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond:

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Le paragraphe 1er s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

Art. 3.3.41. Répartition du fonds

§ 1. Sous réserve des articles 3.3.23, §§ 1er et 2 de même que des articles 3.3.24, 3.3.25 et 3.3.27 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, aux bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation, le fonds de limitation est réparti entre les créanciers, proportionnellement aux montants de leurs créances reconnues contre le fonds.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis-à-vis du requérant.

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu du présent chapitre.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée selon la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de

§ 2. Paragraaf 1 geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

Art. 3.3.41. Verdeling van het fonds

§ 1. Behoudens artikel 3.3.23, § 1 en 2, alsook de artikelen 3.3.24, 3.3.25 en 3.3.27 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het beperkingsfonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit hoofdstuk zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in paragraaf 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie volgens de toepasselijke nationale wet geoorloofd is.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen waarvan hij,

subrogation en application des paragraphes 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir à cette date ultérieure ses droits contre le fonds.

indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge de paragrafen 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement au créancier concerné est limité au solde.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

Art. 3.3.42. Clôture du fonds de limitation

§ 1. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

Art. 3.3.42. Sluiting van het beperkingsfonds

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation d'y procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par la fourniture d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd

de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les effets juridiques déterminées à l'article 3.3.37.

§ 3. Si le paragraphe 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 3.3.44. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

Art. 3.3.43. Garantie additionnelle

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peut, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que la fourniture d'une garantie additionnelle soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie additionnelle doit être fournie. Le greffier

gevormd, en om hun vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 3.3.37 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien paragraaf 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tezelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 3.3.44. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

Art. 3.3.43. Bijkomende garantie

Wanneer in de loop van de vereffeningsprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De

porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie additionnelle n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 3.3.42, § 2.

griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 3.3.42, § 2.

Art. 3.3.44. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1. Les ordonnances du président ne portent préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de commerce dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 3.3.36, § 3, au Moniteur Belge. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Art. 3.3.44. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 3.3.36, § 3 voorgeschreven bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

Le tribunal de commerce se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider :

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué ; ou

2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous ; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :

1° au Moniteur Belge ;

2° sur le site web du Registre naval belge ;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 3.3.42, § 2.

Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 3.3.37, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 3.3.43, est également portée devant le tribunal de commerce. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen:

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 3.3.42, § 2.

Hangende de bezwaarprocedure blijven de in artikel 3.3.37 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in § 3, zoals deze bedoeld in artikel 3.3.43, wordt eveneens voor de rechtbank van koophandel gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze

prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de commerce juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.

LIVRE 4 – PERSONNES EMBARQUÉES

Titre 1 – Hommes d'équipage

Art. 4.1.1. Autre réglementation et interprétation

§ 1. Le présent livre s'applique sous réserve des actes internationaux suivants et doit être interprété conformément à ceux-ci :

1° la Convention STCW ;

2° la Convention STCW-F ;

3° la Convention MLC ;

§ 2. Le présent chapitre s'applique sous réserve :

1° l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande ;

2° la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

Art. 4.1.2. Contrat d'engagement maritime

Le contrat d'engagement maritime est régi, selon le cas, par :

1° 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 ;

termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

BOEK 4 – OPVARENDEN

Titel 1 – Schepelingen

Art. 4.1.1. Andere regelgeving en uitlegging

§ 1. Dit boek geldt onder voorbehoud van de volgende internationale akten en dient in overeenstemming daarmee te worden uitgelegd:

1° het STCW-Verdrag;

2° het STCW-F-Verdrag;

3° het MLC-Verdrag.

§ 2. Dit hoofdstuk geldt onder voorbehoud van:

1° de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij;

2° de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Art. 4.1.2. Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beheerst door, naargelang het geval:

1° de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;

2° le titre VI de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

Sur les contrats d'engagement maritime auxquels ne s'appliquent pas les lois visées à l'alinéa 1er, la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est d'application.

Titre 2 – Commandants

Art. 4.2.1. Application internationale

§ 1. Les dispositions du présent titre sont applicables à tous les commandants de navires belges.

§ 2. Les articles 4.2.7, 4.2.9, 4.2.10 et 4.2.11 sont d'application à la procédure en Belgique.

§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires 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'État 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'État où le navire est enregistré ou immatriculé au moment où le commandant accomplit l'acte ;

3° à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'État où se trouve, au moment où le commandant accomplit l'acte, le port d'attache du navire ;

4° à défaut d'un port d'attache, par le droit de l'État où le navire est utilisé habituellement ou, si cet État ne peut être déterminé, par le droit de l'État où le navire se trouve au moment où le commandant accomplit l'acte.

2° titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

Op arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst waarop geen van de in het eerste lid bedoelde wetten van toepassing is, is de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten van toepassing.

Titel 2 – Gezagvoerders

Art. 4.2.1. Internationale toepassing

§ 1. De bepalingen van deze titel zijn van toepassing op alle gezagvoerders van Belgische schepen.

§ 2. De artikelen 4.2.7, 4.2.9, 4.2.10 en 4.2.11 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

§ 3. De taken en bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde schepen 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;

2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, door het recht van de Staat waar het schip geregistreerd of teboekgesteld 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 schip is gelegen;

4° bij gebreke van een thuishaven, door het recht van de Staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de Staat waar het schip zich bevindt op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt.

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'État dans les eaux desquelles se trouvait le navire au moment de la livraison du bien ou du service.

Art. 4.2.2. Autre réglementation

§ 1. L'article 108 du Code du droit international privé n'est pas applicable à la représentation par le commandant.

§ 2. Le chapitre I du titre IV du code III du Code civil n'est pas applicable aux actes que le commandant lié par un contrat d'engagement maritime accomplit conformément à l'article 4.2.5, § 1er, 3°.

§ 3. Le titre XIII du livre II du Code civil n'est pas applicable à la représentation par le capitaine visée à l'article 4.2.6, § 2, 1°.

§ 4. Les articles 1329 et 1330 du Code civil et les articles 20 à 24 du livre I du Code de Commerce ne sont pas applicables aux livres de bord.

Art. 4.2.3. Clauses dérogatoires

§ 1. Sont nulles les clauses figurant dans un contrat d'engagement maritime ou un autre contrat qui :

1° dispensent le commandant d'une ou de plusieurs des tâches stipulées à l'article 4.2.5 ;

2° annulent ou limitent les pouvoirs de représentation du commandant stipulés aux articles 4.2.5, 4.2.6 et 4.2.7 ;

3° annulent ou limitent les pouvoirs attribués au commandant par la loi ou en vertu de celle-ci.

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 schip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst.

Art. 4.2.2. Andere regelgeving

§ 1. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet op de vertegenwoordiging door de gezagvoerder van toepassing.

§ 2. Hoofdstuk I van titel IV van boek III van het Burgerlijk Wetboek is niet van toepassing op de handelingen die de door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbonden gezagvoerder stelt overeenkomstig artikel 4.2.5, § 1, 3°.

§ 3. Titel XIII van boek II van het Burgerlijk Wetboek is niet van toepassing op de vertegenwoordiging door de kapitein bedoeld in artikel 4.2.6, § 2, 1°.

§ 4. De artikelen 1329 en 1330 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen 20 tot 24 van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet van toepassing op de scheepsboeken.

Art. 4.2.3. Afwijkende bedingen

§ 1. Nietig zijn de bedingen in een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of een andere overeenkomst die:

1° de gezagvoerder ontheffen van één of meer van de in artikel 4.2.5 bepaalde taken;

2° de in de artikelen 4.2.5, 4.2.6 en 4.2.7 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de gezagvoerder tenietdoen of beperken;

3° de door of krachtens de wet aan de gezagvoerder toegekende bevoegdheden tenietdoen of beperken.

§ 2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux :

1° clauses convenues par l'employeur et le commandant déterminant les tâches de ce dernier relatives à la défense des intérêts du propriétaire du navire et de l'armateur ou qui visent à annuler ou à limiter le pouvoir du capitaine de se voir confier des mandats conformément à l'article 4.2.6, § 1er, 4° et § 7 par un utilisateur de navire, par un intéressé à la cargaison ou par une personne à bord ;

2° conventions conclues valablement par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire avec les intéressés à la cargaison, déterminant les tâches du commandant quant à la défense des intérêts de la cargaison ;

3° les contrats d'affrètement déterminant la relation juridique entre le commandant et les différentes parties au contrat.

Les conventions visées à l'alinéa 1er sous 2° et 3° ne sont opposables au commandant qu'à partir du moment où elles lui ont été communiquées par écrit.

Art. 4.2.4. Position juridique

La convention par laquelle le commandant s'engage envers un propriétaire de navire ou un armateur à assurer le commandement d'un navire contre paiement d'une rémunération est un contrat d'engagement maritime.

Art. 4.2.5. Tâches

§ 1. Conformément aux règles du présent code et autres lois applicables, aux usages et aux principes généraux du droit de la navigation, dont l'art de la navigation, le commandant est en particulier chargé ;

1° de gérer le navire et de commander la navigation ;

§ 2. Paragraaf 1 geldt niet voor:

1° door de werkgever en de gezagvoerder overeengekomen bedingen waardoor de taken van deze laatste in verband met de behartiging van de belangen van de scheepseigenaar en de reder worden bepaald of waarin de bevoegdheid van de kapitein om overeenkomstig artikel 4.2.6, § 1, 4° en § 7 volmachten te ontvangen van een scheepsgebruiker, een ladingbelanghebbende of een opvarende wordt tenietgedaan of beperkt;

2° door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker wettig met de ladingbelanghebbenden gesloten overeenkomsten waarin de taken van de gezagvoerder in verband met de behartiging van de belangen van de lading worden bepaald;

3° bevrachtingovereenkomsten waarin de rechtsverhouding tussen de gezagvoerder en de onderscheiden partijen bij die overeenkomst worden bepaald.

De in het eerste lid, onder 2° en 3° bedoelde overeenkomsten zijn de gezagvoerder slechts tegenstelbaar zodra ze hem schriftelijk werden meegedeeld.

Art. 4.2.4. Rechtspositie

De overeenkomst waarbij de gezagvoerder zich er tegenover een scheepseigenaar of reder toe verbindt om tegen betaling van een loon het bevel te voeren over een schip, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Art. 4.2.5. Taken

§ 1. Overeenkomstig de in dit wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regels, de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaronder het goed zeemanschap, is de gezagvoerder in het bijzonder belast met:

1° het beheer van het schip en de leiding van de navigatie;

2° d'exercer son autorité sur les personnes embarquées et en particulier sur l'équipage ;

3° de défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des intéressés à la cargaison et des personnes embarquées ;

4° de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de gérer les documents de navigation requis, de rédiger, délivrer et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits ;

5° de déposer des rapports.

§ 2. Conformément aux dispositions reprises dans le présent code et autres lois d'application, le capitaine est en particulier chargé :

1° d'accomplir des actes juridiques pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire ;

2° d'agir en justice pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire ;

3° d'agir comme un agent public en affaires civiles ;

4° de constater des délits et des fautes de discipline.

Art. 4.2.6. Représentation

§ 1. Le capitaine a le pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 4.2.5, § 2, 1° :

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

2° de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de bemanning;

3° het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker alsmede, waar noodzakelijk, deze van de ladingbelanghebbenden en de opvarenden;

4° het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoersdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten;

5° het afleggen van scheepsverklaringen.

§ 2. Overeenkomstig de in dit wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen is de kapitein in het bijzonder belast met:

1° het stellen van rechtshandelingen voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker;

2° het optreden in rechte voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker;

3° het optreden als openbaar ambtenaar in burgerlijke zaken;

4° de vaststelling van misdrijven en tuchtvergrijpen.

Art. 4.2.6. Vertegenwoordiging

§ 1. De kapitein is bevoegd om de in artikel 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;

2° in andere gevallen, indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker

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, 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 ;

geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het schip, 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° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente ;

3° ingeval hij daartoe machtiging ontvangt van de rechter, de consul of een andere bevoegde overheid;

4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet ;

4° ingeval hij daartoe een uitdrukkelijke volmacht ontvangt;

5° dans d'autres cas mentionnés par la loi ou en vertu de celle-ci.

5° in andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen.

§ 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, soit le nom du navire.

§ 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 schip, hetzij de naam van de scheepseigenaar.

§ 3. À 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. 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.

Cette partie est tenue :

Deze partij is ertoe gehouden:

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 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° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.

2° aan de kapitein de door hem betaalde voorschotten en kosten te vergoeden.

Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article 3.1.22.

De scheepseigenaar staat voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in overeenkomstig artikel 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.

§ 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 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.

§ 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 4.2.5, § 1er, 4°.

§ 7. Sauf le cas visé à l'article 4.2.5, § 1er, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, en exécution de la tâche visée à l'article 4.2.5, § 1er, 3°, accomplir des actes pour le compte de personnes intéressées conformément au droit terrestre.

Art. 4.2.7. Représentation en justice

§ 1. Le capitaine a le pouvoir de représenter le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire en justice, tant en demandant qu'en défendant dans toutes les causes concernant le navire sous son commandement ou dans toutes les causes ayant trait au commandement exercé sur ce navire.

Le capitaine ne peut cependant agir comme demandeur que dans les cas visés à l'article 4.2.6, § 1er et à la condition que sa qualité de capitaine et le nom du navire concerné soient mentionnés dans l'acte introductif d'instance.

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.

§ 5. In afwijking van artikel 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 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 4.2.5, § 1, 4°.

§ 7. Buiten het geval bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, 4° kunnen andere gezagvoerders dan de kapitein ter uitoefening van hun in artikel 4.2.5, § 1, 3° bepaalde taak, voor rekening van de belanghebbenden rechtshandelingen stellen overeenkomstig het landrecht.

Art. 4.2.7. Vertegenwoordiging in rechte

§ 1. De kapitein is bevoegd om de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker in rechte te vertegenwoordigen als eiser of verweerder in alle zaken die het schip betreffen waarover hij het bevel voert of die met het door hem over dat schip gevoerde bevel verband houden.

Als eiser kan de kapitein evenwel slechts optreden in de gevallen bedoeld in artikel 4.2.6, § 1 en op voorwaarde dat in de gedinginleidende akte zijn hoedanigheid van kapitein en de naam van het betrokken schip worden vermeld.

Sauf si le capitaine déclare, dans l'acte introductif d'instance émanant de lui, représenter l'armateur ou l'utilisateur du navire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de celui-ci, il est irréfutablement réputé représenter le propriétaire du navire.

Sauf mention dérogatoire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de l'armateur ou de l'utilisateur du navire cité, il est irréfutablement présumé que le propriétaire du navire est cité dans un acte introductif d'instance adressé au capitaine en tant que défendeur.

Le capitaine informe, dans les plus brefs délais, la partie/les parties qu'il représente en justice des causes intentées par et contre lui en tant que représentant de cette partie/ces parties, qui peut/peuvent en tout temps poursuivre la cause en son/leur propre nom.

§ 2. Les jugements obtenus par ou contre le capitaine en tant que représentant sont réputés avoir été obtenus par ou contre la partie pour qui il a agi en justice.

§ 3. D'autres commandants que le capitaine ne peuvent exercer leur pouvoir de représentation judiciaire que conformément au droit terrestre.

Art. 4.2.8. Informations, instructions et reddition de comptes

§ 1. Le commandant est tenu, selon le cas, à l'égard du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et d'autres personnes intéressées :

1° de demander des instructions et de se concerter, où il y a lieu et si possible, avec eux en vue d'accomplir les actes visés à l'article 4.2.5, § 1er, 3° et § 2, 1° et 2° ;

2° de les informer des actes accomplis par lui.

Tenzij de kapitein in de door hem uitgebrachte gedinginleidende akte verklaart op te treden voor de reder of de scheepsgebruiker, en diens naam en woonplaats of zetel vermeldt, wordt hij onweerlegbaar vermoed op te treden voor de scheepseigenaar.

Behoudens andersluidende vermelding, met opgave van naam en woonplaats of zetel van de aangesproken reder of scheepsgebruiker, wordt onweerlegbaar vermoed dat in een aan de kapitein als verweerder gerichte gedinginleidende akte de scheepseigenaar wordt aangesproken.

De kapitein geeft van de door en tegen hem als vertegenwoordiger ingeleide gedingen zo spoedig mogelijk kennis aan de partij of de partijen voor wie hij in rechte optreedt, welke het geding te allen tijde in eigen naam kunnen verderzetten.

§ 2. Door of tegen de kapitein als vertegenwoordiger verkregen vonnissen worden geacht te zijn verkregen door of tegen de partij voor wie hij in rechte is opgetreden.

§ 3. Andere gezagvoerders dan de kapitein kunnen slechts gerechtelijke vertegenwoordingsbevoegdheid uitoefenen overeenkomstig het landrecht.

Art. 4.2.8. Inlichtingen, onderrichtingen en rekenschap

§ 1. De gezagvoerder is ertoe verplicht naargelang het geval de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de andere belanghebbenden:

1° met het oog op het stellen van de in artikel 4.2.5, § 1, 3° en § 2, 1° en 2° bedoelde handelingen, waar nodig en indien mogelijk, om onderrichtingen te verzoeken en met hen te overleggen;

2° van de door hem gestelde handelingen op de hoogte te brengen.

§ 2. Le commandant est tenu de rendre des comptes à son employeur au sujet de son commandement et en particulier des actes visés à l'article 4.2.5, § 1, 3°, et § 2, 1° et 2°, accomplis par lui.

§ 2. De gezagvoerder is ertoe verplicht om van zijn bevelvoering, en in het bijzonder van de door hem gestelde handelingen bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, 3° en § 2, 1° en 2°, aan zijn werkgever rekenschap af te leggen.

Art. 4.2.9. Livres et actes de bord

§ 1. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre les livres de bord et les actes dressés par le commandant à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre une copie, contre prix coûtant.

§ 2. Les livres de bord requis et régulièrement tenus par la loi ou en vertu de celle-ci peuvent être acceptés par le juge comme un moyen de preuve, que les parties soient commerçants ou que la cause ait trait à une obligation commerciale ou non.

Le juge peut dans tous les cas déduire des présomptions de fait des livres de bord tenus de manière irrégulière.

Art. 4.2.9. Scheepsboeken en -akten

§ 1. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle partijen die van een belang doen blijken inzage verlenen van de scheepsboeken en de door de gezagvoerder opgestelde akten en er, tegen kostprijs, een afschrift van verstrekken.

§ 2. Door of krachtens de wet vereiste en regelmatig gevoerde scheepsboeken kunnen door de rechter als bewijsmiddel worden aangenomen, ongeacht of de partijen handelaar zijn en of de zaak een handelsverbintenis betreft.

Uit onregelmatig gevoerde scheepsboeken kan de rechter in alle gevallen feitelijke vermoedens afleiden.

Art. 4.2.10. Rapports

§ 1. Quelle que soit la nationalité ou le pays d'enregistrement ou d'immatriculation du navire et sans préjudice du pouvoir de consuls étrangers, le commandant peut, à l'occasion d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport en Belgique devant le président du tribunal de commerce du ressort duquel relève le port abordé.

§ 2. Le commandant d'un navire belge peut, lors d'un incident de la navigation ou d'une avarie, constituer un rapport à l'étranger, qui est transmis au Carrefour d'Information Maritime.

§ 3. Le juge peut, à la demande de toute partie intéressée, ordonner au commandant :

Art. 4.2.10. Scheepsverklaringen

§ 1. Ongeacht de nationaliteit of het land van registratie of teboekstelling van het schip en onverminderd de bevoegdheid van vreemde consuls, kan de gezagvoerder, naar aanleiding van een scheepvaartongeval of een averij, in België een scheepsverklaring afleggen voor de voorzitter van de rechtbank van koophandel onder het rechtsgebied waarvan de aangelopen haven ressorteert.

§ 2. De gezagvoerder van een Belgisch schip kan, naar aanleiding van een scheepvaartvoorval of een averij, in het buitenland een scheepsverklaring opstellen, welke wordt doorgezonden naar het Maritiem Informatiekruispunt.

§ 3. Op verzoek van elke partij die van een belang doet blijken kan de rechter de gezagvoerder gelasten :

1° de remettre un rapport devant son office ou devant l'officier public ou l'expert désigné par ses soins;

2° de joindre au rapport une copie ou un extrait du journal ou des autres livres de bord.

Le juge peut notamment indiquer le lieu où remettre le rapport et fixer dans quel délai cette remise doit avoir lieu.

§ 4. Sauf ordre du juge au commandant de venir remettre personnellement et de vive voix son rapport, le commandant, un agent maritime ou autre mandataire peut remettre un rapport par écrit.

§ 5. 3° Le rapport peut être remis en langue allemande, anglaise, française ou néerlandaise.

§ 6. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre le rapport à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre une copie, contre prix coûtant.

§ 7. Sauf s'il reflète un livre de bord régulièrement tenu tel que visé à l'article 4.2.9, § 2, en quel cas s'applique le régime de la preuve visé à cet article, la force probante du rapport est librement appréciée par le juge.

Le juge peut notamment tenir compte, lors de l'appréciation, de la validité et de l'accomplissement de formalités, de la date à laquelle le rapport a été remis, des pièces jointes et de la confirmation du contenu par d'autres hommes d'équipage ou personnes embarquées.

§ 8. Les paragraphes précités s'appliquent nonobstant les dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve.

Le juge peut entendre le commandant, les personnes embarquées et d'autres personnes intéressées

1° een scheepsverklaring af te leggen voor zijn zetel of de door hem aangeduide openbare ambtenaar of deskundige;

2° aan de scheepsverklaring een afschrift of een uittreksel toe te voegen van het scheepsdagboek of andere scheepsboeken.

De rechter kan onder meer de plaats bepalen waar de scheepsverklaring moet worden afgelegd en de termijn waarbinnen dit moet gebeuren.

§ 4. Tenzij de rechter beveelt dat de scheepsverklaring door de gezagvoerder persoonlijk en mondeling wordt afgelegd, kan de gezagvoerder, een scheepsagent of een andere gemachtigde een schriftelijke scheepsverklaring neerleggen.

§ 5. De scheepsverklaring kan worden afgelegd in de Duits, Engelse, Franse of Nederlandse taal.

§ 6. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle belanghebbenden inzage verlenen van de scheepsverklaring en er, tegen kostprijs, een afschrift van verstrekken.

§ 7. Behoudens in de mate dat zij een weergave inhoudt van een regelmatig gevoerd scheepsboek bedoeld in artikel 4.2.9, § 2, in welk geval de aldaar bepaalde bewijsregeling geldt, wordt de bewijswaarde van de scheepsverklaring door de rechter vrij beoordeeld.

De rechter kan bij de beoordeling onder meer rekening houden met de gelding en de vervulling van formaliteiten, met het tijdstip waarop de scheepsverklaring werd afgelegd, met de toegevoegde stukken en met de bevestiging van de inhoud door andere schepelingen of opvarenden.

§ 8. De voorgaande paragrafen gelden onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs.

De rechter kan de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden verhoren overeenkomstig de bepalingen van het

conformément aux dispositions du Code judiciaire relatives à l'audition des parties.

§ 9. Des experts peuvent prendre les déclarations du commandant, des personnes embarquées et autres personnes intéressées, qui valent information et qui ne sont pas des rapports.

Art. 4.2.11. Significations

§ 1. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire 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 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.

§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 36 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.

Art. 4.2.12. Prescription

Sous réserve d'autres dispositions applicables, les actions du propriétaire du navire, de l'armateur, de

Gerechtelijk Wetboek betreffende het verhoor van partijen.

§ 9. Deskundigen kunnen verklaringen van de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden opnemen, welke gelden als inlichting. Dergelijke verklaringen zijn geen scheepsverklaringen.

Art. 4.2.11. Betekeningen

§ 1. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, in zaken betreffende het betrokken schip 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 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.

§ 4. De kapitein wordt geacht aan boord van het schip een verblijfplaats in de zin van artikel 36 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.

Art. 4.2.12. Verjaring

Onder voorbehoud van andere toepasselijke bepalingen, verjaren vorderingen van de

l'utilisateur du navire et du commandant relatives à l'exécution des tâches visées à l'article 4.2.5 se prescrivent :

1° lorsque le commandant était lié par un contrat d'engagement maritime, conformément aux règles de prescription applicables ;

2° dans les autres cas, par deux ans après la cessation du service du commandant à bord du navire concerné.

Titre 3 – Agents de sécurité maritime

Art. 4.3.1. Notions

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° « DGCC » : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur;

2° « BMP » : Best Management Practices qui consistent en les pratiques les plus récentes de gestion optimale de la planification et des opérations pour les exploitants et capitaines de navire qui visent la protection passive contre la piraterie dans certaines zones maritimes telles qu'elles ont été établies par les organisations professionnelles internationales représentant le secteur de la navigation maritime et les directives de l'OMI ;

3° « entreprise de sécurité maritime » : une entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ;

4° « piraterie » : l'acte visé à l'article 4.5.43, 1°.

Art. 4.3.2. Autre réglementation

Le présent titre s'applique sous réserve des dispositions de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder in verband met de uitvoering van de in artikel 4.2.5 bedoelde taken:

1° ingeval de gezagvoerder was verbonden door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, overeenkomstig de daarop toepasselijke verjaringsregels;

2° in andere gevallen, door verloop van twee jaar na het eindigen van de dienst van de gezagvoerder aan boord van het betrokken schip.

Titel 3 – Maritieme veiligheidsagenten

Art. 4.3.1. Begrippen

In deze titel wordt verstaan onder:

1° "ADCC" : de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;

2° "BMP": Best Management Practices welke bestaan in de recentste beste planningspraktijken en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen gericht op de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden, vastgesteld door de representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de IMO;

3° "maritieme veiligheidsonderneming": een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

4° "piraterij": de daad bedoeld in artikel 4.5.43, 1°.

Art. 4.3.2. Andere regelgeving

Deze titel geldt onder voorbehoud van de bepalingen van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 4.3.3. Recours à des entreprises de sécurité maritime

Le propriétaire et l'exploitant d'un navire belge peuvent dans les zones maritimes définies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, faire appel à une entreprise de sécurité maritime pour assurer la sécurité du navire contre la piraterie moyennant le respect des modalités énoncées ci-après :

1° le contrat visé à l'article 4.3.5, conclu pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée avec l'entreprise de sécurité maritime est communiqué au ministre compétent pour les Affaires maritimes et la Navigation et au ministre des Affaires intérieures conformément aux règles de procédure établies par un arrêté royal.

2° l'entreprise de sécurité maritime concernée est autorisée à exercer la mission visant à garantir la sécurité du navire contre la piraterie conformément à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ;

3° le capitaine et l'exploitant du navire appliquent les directives de l'OMI et les BMP au voyage du navire concerné, tenant compte des circonstances, des caractéristiques du navire et la praticabilité des mesures.

Art. 4.3.4. Obligations de notification

§ 1. Le propriétaire ou l'exploitant notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée au service désigné par le Roi.

Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

§ 2. Le commandant du navire, le propriétaire ou l'exploitant notifie sans délai à la DGCC et à la

Art. 4.3.3. Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen

Onder de volgende voorwaarden mogen de scheepseigenaar en de exploitant van een Belgisch schip in de zeegebieden bepaald bij een koninklijk besluit genomen na overleg in de Ministerraad een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming ten einde het schip te beveiligen tegen piraterij:

1° de in artikel 4.3.5 bedoelde overeenkomst gesloten voor een reis, een groep reizen of een bepaalde periode met de maritieme veiligheidsonderneming wordt overeenkomstig de procedureregels vastgesteld bij koninklijk besluit meegedeeld aan de minister bevoegd voor de Maritieme Zaken en de Scheepvaart en aan de minister bevoegd voor de Binnenlandse Zaken;

2° de betrokken maritieme veiligheidsonderneming is er overeenkomstig de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid toe vergund de opdracht de veiligheid van het schip tegen piraterij te waarborgen;

3° de kapitein en de exploitant van het schip passen voor de betrokken reis van het schip de richtsnoeren van de IMO en de BMP toe, rekening houdend met de omstandigheden, de kenmerken van het schip en de praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Art. 4.3.4. Meldingsplichten

§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant meldt elke reis tijdens welke hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet voorafgaandelijk aan de door de Koning aangewezen dienst.

De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.

§ 2. De gezagvoerder van het schip dan wel de scheepseigenaar of de exploitant meldt elk geval

Direction Sécurité Privée de la Direction Générale Sécurité et Prévention du SPF Intérieur tous les cas où, en vue de lutter contre la piraterie, le feu a été ouvert à partir du navire ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du navire.

Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

Art. 4.3.5. Contrat écrit

§ 1. À chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sous réserve d'autres dispositions légales, contient au moins les mentions suivantes :

1° l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres ;

2° l'interdiction de sous-traitance ;

3° l'assurance en responsabilité civile et contractuelle de l'entreprise de sécurité maritime ;

4° un exposé des règles et procédures que les agents de sécurité maritime respecteront conformément au droit belge ;

5° un exposé des BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'OMI ;

6° la répartition des pouvoirs du capitaine et du personnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ;

7° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime d'informer son personnel dirigeant à bord du navire

waarin met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevuurd of waarbij personen verdacht van piraterij een aanval hebben uitgevoerd of zich aan boord van het schip hebben begeven onverwijld aan het ADCC en aan de Directie Private Veiligheid van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie van de FOD Binnenlandse Zaken.

De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.

Art. 4.3.5. Schriftelijke overeenkomst

§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant sluit, telkens hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet, met deze laatste een schriftelijke overeenkomst welke, onder voorbehoud van andere toepasselijke bepalingen, minstens de volgende vermeldingen bevat:

1° de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming, verleend bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad;

2° het verbod op onderaanneming;

3° de verzekering van de burgerlijke en de contractuele aansprakelijkheid van de maritieme veiligheidsonderneming;

4° een uiteenzetting nopens de regels en procedures die de maritieme veiligheidsagenten overeenkomstig het Belgisch recht zullen naleven;

5° een uiteenzetting van de onverminderd andere toepasselijke bepalingen toepasselijke BMP en van de richtsnoeren van de IMO;

6° de verdeling aan boord van het schip van de bevoegdheden tussen de kapitein en het personeel van de maritieme veiligheidsonderneming;

7° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om haar leidinggevend

des réglementations belge et étrangère qui ont trait aux activités ;

8° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime de veiller à ce que les armes qu'elle fait monter à bord du navire pour ses agents de sécurité soient mises à leur disposition d'une manière légale, et l'exposé de la manière dont elle y procédera ;

9° les données relatives au personnel déployé à bord, afin de permettre l'évaluation du respect des conditions définies par la loi du 2 oktober 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ou en vertu de celle-ci.

Les données visées à l'alinéa 1er, 9°, sont transmises aux services désignés par le Roi au plus tard deux jours ouvrables avant le début du voyage. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées dans les délais impartis, les données sont transmises avant le début du voyage.

§ 2. Si le contrat visé au paragraphe 1er est intégralement ou partiellement incompatible avec le présent titre, la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ou d'autres dispositions applicables, le Roi peut par un arrêté délibéré en Conseil des ministres retirer l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime.

Art. 4.3.6. Compétence du commandant

La compétence du dirigeant opérationnel des agents de sécurité maritime à bord du navire ne porte pas préjudice à la compétence du capitaine conformément à l'article 8.2.51.

Le capitaine exerce cette compétence dans le cadre de lutte contre la piraterie après avoir reçu l'avis du

personeel op het schip in kennis te stellen van de buitenlandse en Belgische regelgevingen die op de activiteit van toepassing zijn;

8° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om ervoor te zorgen dat de wapens die zij ten behoeve van haar veiligheidsagenten aan boord van het schip brengt hen op een wettige manier ter beschikking zijn gesteld, en de uiteenzetting van de wijze waarop zij daartoe tewerk zal gaan;

9° de gegevens betreffende het aan boord ingezette personeel, ten einde de evaluatie van de naleving van de door of krachtens de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalde voorwaarden mogelijk te maken.

De gegevens bedoeld in het eerste lid, 9°, worden aan de door de Koning aangewezen diensten overgezonden ten laatste twee werkdagen voor de aanvang van de reis. In geval van met redenen omklede onmogelijkheid om voornoemde gegevens binnen de gestelde termijn over te zenden, worden de gegevens voor de aanvang van de reis overgezonden.

§ 2. Ingeval de in paragraaf 1 bedoelde overeenkomst geheel of gedeeltelijk onverenigbaar is met deze titel, de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid dan wel andere toepasselijke bepalingen, kan de Koning de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming intrekken bij een besluit genomen na overleg in de Ministerraad.

Art. 4.3.6. Bevoegdheid van de gezagvoerder

De bevoegdheid van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de kapitein overeenkomstig artikel 8.2.51.

De kapitein oefent die bevoegdheid ingeval van het afweren van piraterij uit na advies van de

dirigeant opérationnel des agents à bord du navire et conformément aux dispositions fixées par la loi du 2 oktober 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

operationele leidinggevende van de agenten aan boord van het schip en overeenkomstig de bepalingen vastgesteld bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 4.3.7. Statut des agents

Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ne sont ni des membres de l'équipage ni des passagers.

Art. 4.3.7. Statuut van de agenten

De zich aan boord van het schip bevindende agenten van de maritieme veiligheidsonderneming zijn noch bemanningsleden, noch passagiers.

Art. 4.3.8. Dérogation au nombre de personnes admises à bord

Les agents chargés du contrôle de la navigation peuvent, pour l'application du présent titre, accorder des dérogations au nombre maximum de personnes admises à bord du navire, déterminé dans le certificat de navigabilité du navire.

Art. 4.3.8. Afwijking van het aantal aan boord toegelaten personen

De scheepvaartcontroleurs kunnen voor de toepassing van deze titel afwijkingen toestaan van het in het certificaat van deugdelijkheid van het schip bepaalde maximum aantal aan boord toegelaten personen.

Art. 4.3.9. Reportage

Le Roi détermine les modalités selon lesquelles le rapportage sur l'application du présent titre doit être effectué.

Art. 4.3.9. Verslaggeving

De Koning stelt de modaliteiten vast volgens dewelke de verslaggeving over de toepassing van deze titel dient te gebeuren.

Titre 4 – Passagers clandestins

Titel 4 – Verstekelingen

Art. 4.4.1. Traitement des passagers clandestins

§ 1er. Les passagers clandestins trouvés à bord de navires belges ne peuvent être mis au travail, sauf cas d'urgence ou pour des tâches liées à l'entretien de leur hébergement ou à leur subsistance à bord.

Art. 4.4.1. Behandeling van verstekelingen

§ 1. Verstekelingen aangetroffen aan boord van Belgische schepen kunnen niet worden tewerkgesteld, tenzij in noodgevallen of in verband met taken in verband met het onderhoud van hun accommodatie of hun bevoorrading aan boord.

§ 2. Les passagers clandestins à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux belges, sont traités dans le plein respect, du droit international applicable, dont la convention relative au statut des réfugiés, conclue à Genève le 28 juillet 1951, des obligations liées à l'accès à la protection internationale, en particulier le principe de non-refoulement, et des droits fondamentaux. La sécurité du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin doivent être

§ 2. Verstekelingen aan boord van Belgische schepen of van vreemde schepen in Belgische wateren worden met het nodige respect behandeld overeenkomstig het toepasselijke internationale recht, waaronder het Internationaal verdrag betreffende de status van vluchtelingen, ondertekend op 28 juli 1951, te Genève, de verplichtingen betreffende het verzoek tot internationale bescherming, in het bijzonder het beginsel van non-refoulement en de fundamentele

pris en considération lors du traitement des passagers clandestins

rechten. De veiligheid van het schip en de veiligheid en het welzijn van de verstekeling moet in overweging worden genomen bij de behandeling van verstekelingen.

Art. 4.4.2. Passagers clandestins dans un port belge

§ 1. Sans préjudice des règles établies en vertu de l'alinéa 3, si le commandant constate la présence d'un ou plusieurs passagers clandestins à bord de son navire et que celui doit entrer dans un port belge, il en informe le Carrefour d'Information Maritime.

Le commandant transmet tous les renseignements et les documents du chaque passager clandestin qui sont utiles pour l'exécution des missions de la police de la navigation.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, détermine le délai dans lequel l'information, les renseignements et les documents visés au présent paragraphe et les documents qui sont éventuellement en possession du passager clandestin qui doivent être transmis ainsi que les modalités relatives à leur transmission.

§ 2. Il est interdit au passage clandestin de quitter le navire sans l'autorisation préalable de la police de la navigation.

Dès l'arrivée du navire dans le port, la police de la navigation notifie au commandant l'interdiction de débarquement visé à l'alinéa 1er et l'informe des droits et obligations prévus par l'article 4.4.1. et par le présent article.

Le commandant prend toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que le passager clandestin ne quitte le navire sans l'autorisation préalable de la police de la navigation sur le territoire belge.

§ 3. Un passager clandestin arrive à bord du navire reste sous la responsabilité du commandant

Art. 4.4.2. Verstekelingen in een Belgische haven

§ 1. Onverminderd de bepalingen in het derde lid, verwittigt de gezagvoerder, indien één of meer verstekelingen worden ontdekt aan boord van een schip dat op weg is naar een Belgische haven, het Maritiem Informatiekruispunt.

De gezagvoerder maakt voor elke verstekeling alle inlichtingen en documenten over die nuttig zijn voor de uitvoering van de opdrachten van de scheepvaartpolitie.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de termijn waarin de informatie, de inlichtingen en de documenten bedoeld in deze paragraaf, en de documenten die eventueel in het bezit zijn van de verstekeling, moeten worden doorgestuurd evenals de modaliteiten van het doorsturen.

§ 2 Het is de verstekeling verboden om het schip te verlaten zonder voorafgaandelijke toelating door de scheepvaartpolitie.

Zodra het schip aankomt in de haven, notificeert de scheepvaartpolitie het verbod tot ontschepen bedoeld in het eerste lid aan de gezagvoerder en informeert hem van de rechten en plichten bedoeld in artikel 4.4.1 en in dit artikel.

De gezagvoerder neemt alle nodige maatregelen om te vermijden dat de verstekeling op Belgisch grondgebied het schip verlaat zonder toelating van de scheepvaartpolitie.

§ 3. Een verstekeling aangekomen via een schip blijft onder de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

La police de la navigation peut autoriser le débarquement du passager clandestin en vue de son éloignement lorsque :

1° le passager clandestin est en possession des documents de voyage nécessaires à son éloignement et l'armateur a pris toutes les mesures nécessaires pour garantir celui-ci, conformément au paragraphe 4 ;

2° l'armateur prouve que les documents de voyage nécessaires à l'éloignement du passager clandestin seront obtenus ainsi que les mesures nécessaires pour garantir celui-ci seront prises dans les plus brefs délais, conformément au paragraphe 4.

La police de la navigation peut également autoriser le débarquement du passager clandestin, si un éloignement avec le même navire n'est pas indiqué ou est empêché

La police de la navigation peut ordonner le rembarquement du passager clandestin qui a quitté le navire sans l'autorisation visée à l'alinéa 1er, en rappelant au commandant les obligations prévues à l'article 4.4.2, § 2.

§ 4. À la demande de la police de la navigation, l'armateur du navire à bord duquel le passager clandestin est arrivé dans un port belge est tenu de prendre toutes les mesures pour éloigner le passager clandestin vers le pays où celui-ci a été embarqué ou vers un autre pays où le passager clandestin peut être admis.

Ces mesures doivent être prises en vue d'éloigner le passager clandestin le plus rapidement possible. L'armateur peut demander l'assistance des autorités belges compétentes pour établir des contacts avec des autorités étrangères en vue de préparer et d'organiser cet éloignement et d'obtenir les documents nécessaires à cette fin.

De scheepvaartpolitie kan toelaten om de verstekeling te ontschepen met het oog op zijn verwijdering, indien :

1° de verstekeling in het bezit is van de nodige reisdocumenten voor verwijdering indien de reder hiertoe alle nodige maatregelen heeft genomen, overeenkomstig paragraaf 4;

2° de reder het bewijs levert dat deze reisdocumenten nodig voor de verwijdering van de verstekeling alsook de maatregelen hiertoe binnen de kortst mogelijke termijn worden bekomen en vervuld, overeenkomstig paragraaf 4

De scheepvaartpolitie kan eveneens toelaten om de verstekeling te ontschepen, indien een verwijdering met hetzelfde schip niet aangewezen of verhinderd is.

De scheepvaartpolitie kan bevelen om de verstekeling die zonder de toelating bedoeld in het eerste lid het schip heeft verlaten, opnieuw in te schepen waarbij de gezagvoerder op de verplichtingen vastgelegd in artikel 4.4.2, § 2 wordt gewezen.

§ 4. Op verzoek van de scheepvaartpolitie moet de reder van het schip waarmee de verstekeling in een Belgische haven is gearriveerd, alle maatregelen nemen om de verstekeling te verwijderen naar het land waar deze ingescheept werd of naar een ander land waar de verstekeling toegelaten kan worden.

Deze maatregelen moeten genomen worden met het oogmerk om de verstekeling zo spoedig mogelijk te verwijderen. De reder kan daarbij de bijstand verzoeken van de Belgische bevoegde overheden om contacten te leggen met vreemde overheden, teneinde deze verwijdering voor te bereiden en te organiseren en de nodige documenten daartoe te bekomen.

L'armateur informe sans délai la police de la navigation des mesures qui seront prises et de leur exécution.

§ 5. En cas de non-respect des obligations prévues aux paragraphes 1er à 4 ou si la police de la navigation considère que les mesures prises pour garantir l'éloignement du passager clandestin sont insuffisantes, elle peut :

1° obliger le commandant du navire de mer de transporter le passager clandestin vers le pays d'embarquement ou dans tout autre pays où il peut être admis ;

2° éloigner le passager clandestin, par d'autres moyens, vers le pays d'embarquement ou vers tout autre pays où il peut être admis ;

3° ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'à ce que le passager clandestin soit éloigné.

Art. 4.4.3. Passagers clandestins à bord de navires belges

§ 1er. Si le commandant d'un navire de mer belge constate la présence à bord de son navire d'un ou plusieurs passagers clandestins, il en informe le Carrefour d'Information Maritime selon les modalités prévues à l'article 4 .4.2, § 1.

§ 2. Le commandant remet le passager clandestin de préférence aux autorités locales compétentes du premier port d'escale. A cet effet, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si ce dernier est disponible.

§ 3. Le commandant informe le passager clandestin qu'il a l'obligation de le débarquer dans le premier port d'escale et lui donne l'occasion de faire valoir ses objections à son débarquement dans ce port.

De reder meldt onverwijld aan de scheepvaartpolitie de maatregelen die zullen worden genomen en hun uitvoering.

§ 5. In geval de verplichtingen bedoeld in de paragrafen 2 en 4 niet worden nageleefd of indien de scheepvaartpolitie van oordeel is dat de genomen maatregelen niet voldoende zijn om de verwijdering van de verstekeling te waarborgen, kan de scheepvaartpolitie:

1° de gezagvoerder van het zeeschip verplichten de verstekeling te vervoeren naar het land waar ingescheept werd of naar een ander land waar de verstekeling toegelaten kan worden;

2° de verstekeling via andere middelen verwijderen naar het land waar ingescheept werd of naar elk land waar de verstekeling toegelaten kan worden;

3° het vertrek van het schip of van een ander schip van dezelfde reder uitstellen, totdat de verstekeling verwijderd is.

4.4.3. Verstekelingen aan boord van Belgische schepen

§ 1. Indien de gezagvoerder van een Belgisch zeeschip de aanwezigheid van één of meerdere verstekelingen ontdekt, verwittigt de gezagvoerder het Maritiem Informatiekruispunt overeenkomstig de modaliteiten vastgesteld in artikel 4.4.2, § 1.

§ 2. De gezagvoerder stelt de verstekeling bij voorkeur ter beschikking van de bevoegde lokale autoriteiten van de eerste aanloophaven. Voor die terbeschikkingstelling wordt een beroep gedaan op de medewerking van de Belgische consulaire ambtenaar als deze beschikbaar is.

§ 3. De gezagvoerder informeert de verstekeling van de verplichting om hem te ontschepen in de eerste aanloophaven en geeft hem de mogelijkheid om bezwaar tegen het ontschepen in deze haven in te dienen.

Si le passager clandestin émet des objections à son débarquement dans ce port, il est débarqué dans un port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 4.4.1.

§ 4. Si le passager clandestin est débarqué conformément au paragraphe 2, une copie de la déclaration visée au paragraphe 1er est remise aux autorités locales compétentes.

§ 5. Cet article n'est pas d'application si le premier port d'escale est un port belge.

Art. 4.4.4. Frais

§ 1er. Les frais d'hébergement, de séjour, de soins de santé et d'éloignement d'un passager clandestin au sens de l'article 4.4.2. sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit de se faire rembourser ces frais par l'État dont le passager clandestin est ressortissant.

Cette obligation s'applique indépendamment du fait que la police de la navigation ait autorisé le débarquement du passager clandestin ou pas, en application de l'article 4.4.2.

Ces frais visés à l'alinéa 1er doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où la police de la navigation a mis le propriétaire du navire, l'armateur ou l'agent maritime en demeure de payer.

La police de la navigation peut imposer au commandant ou à l'agent maritime de fournir une caution pour payer ces frais. Dans ce cas, la police de la navigation peut ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'au moment où la caution est fournie.

§ 2. Les frais d'hébergement, de séjour, de soins de santé et d'éloignement d'un passager clandestin au sens de l'article 4.4.3 sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit

Indien de verstekeling bezwaren heeft ingediend tegen het ontschepen in deze haven, wordt hij ontscheept in een haven waar dit mogelijk is, onverminderd de bepalingen bedoeld in artikel 4.1.1.

§ 4. Indien de verstekeling wordt ontscheept overeenkomstig paragraaf 2 wordt een kopie van de verklaring bedoeld in paragraaf 1 aan de bevoegde lokale autoriteiten gegeven.

§ 5. Dit artikel is niet van toepassing indien de eerste aanloophaven van het schip een Belgische haven is.

Art. 4.4.4. Kosten

§ 1. De kosten van huisvesting, verblijf, gezondheidszorgen en verwijdering van een verstekeling bedoeld in artikel 4.4.2. komen ten laste van de scheepseigenaar en de reder, onverminderd het recht deze kosten te verhalen op de Staat waarvan de verstekeling een onderdaan is.

Deze verplichting geldt ongeacht of de scheepvaartpolitie al dan niet de ontscheping van de verstekeling heeft toegelaten overeenkomstig artikel 4.4.2.

De kosten bedoeld in het eerste lid moeten worden betaald binnen de vijftien dagen vanaf de dag waarop de scheepvaartpolitie de eigenaar, de reder of de scheepsagent heeft aangemaand te betalen.

De scheepvaartpolitie kan de gezagvoerder of de scheepsagent verplichten een borg te stellen om deze kosten te betalen. De afvaart van het schip of van enig ander schip toebehorende aan dezelfde reder kan door scheepvaartpolitie verdaagd worden tot de borg is gesteld.

§ 2. De kosten van huisvesting, verblijf, gezondheidszorgen en verwijdering van een verstekeling bedoeld in artikel 4.4.3. komen ten laste van de scheepseigenaar en de reder,

de se faire rembourser ces frais par l'État dont le passager clandestin est ressortissant.

Ces frais doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où le fonctionnaire consulaire belge a mis le propriétaire du navire, l'armateur ou son représentant local en demeure de payer.

Titre 5 – Infractions maritimes

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art. 4.5.1. Notions

Dans le présent titre et les dispositions du livre 8 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « infractions maritimes » : les fautes de discipline maritimes et les délits maritimes ;

2° « faute de discipline maritime » : un fait interdit par l'article 4.5.3 ;

3° « délit maritime » : un fait interdit par les articles 4.5.4 à 4.5.48.

Art. 4.5.2. Application internationale et matérielle

§ 1. À l'exception des articles 4.5.37, 4.5.43, 4.5.44, 4.5.46, 4.5.47 en 4.5.48 le présent titre et les dispositions du livre 8 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 commerciales ou professionnelles.

§ 2. Sauf dérogation expresse, le présent titre et les dispositions du livre 8 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, jusqu'à la fin de leur contrat de travail.

onverminderd het recht deze kosten te verhalen op de Staat waarvan de verstekeling een onderdaan is

Deze kosten moeten worden betaald binnen de vijftien dagen vanaf de dag waarop de consulaire ambtenaar de eigenaar of de reder of zijn lokale vertegenwoordiger heeft aangemaand te betalen.

Titel 5 – Scheepvaartvergrijpen

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. 4.5.1. Begrippen

In deze titel en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder:

1° "scheepvaartvergrijpen": de scheepvaartvergrijpen en de scheepvaartmisdrijven;

2° "scheepvaarttuchtvergrijp": een feit verboden bij artikel 4.5.3;

3° scheepvaartmisdrijf": een feit verboden bij de artikelen 4.5.4 tot 4.5.48.

Art. 4.5.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Met uitzondering van de artikelen 4.5.37, 4.5.43, 4.5.44, 4.5.46, 4.5.47 en 4.5.48 zijn deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 uitsluitend van toepassing op scheepvaartvergrijpen gepleegd aan boord van of in verband met zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor commerciële of professionele doeleinden.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijkingen, zijn deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 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

§ 3. Le présent titre et les dispositions du livre 8 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 8 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 4.5.10, 4.5.11, 4.5.12, § 3, 4.5.18, 4.5.21, 4.5.22, §§ 2 et 3, 4.5.23, 4.5.24, 4.5.25, 4.5.35, 4.5.36 , 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 en 4.5.48 s'appliquent à tout individu.

Chapitre 2 – Interdictions

Art. 4.5.3. Fautes de discipline maritimes

Il est interdit aux hommes d'équipage de commettre les fautes de discipline maritimes suivantes :

1° la désobéissance commune ;

2° ne pas prendre son poste à temps

;

3° le manque au quart ;

4° le défaut de vigilance pendant le quart ;

5° l'ivresse ou un état similaire suite à la consommation de stupéfiants ou de médicaments en service, sans désordre ;

aanvang van hun dienst aan boord van het schip tot het einde van hun arbeidsovereenkomst.

§ 3. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 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 8 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 artikelen 4.5.10, 4.5.11, 4.5.12, § 3, 4.5.18, 4.5.21, 4.5.22, § 2 en 3, 4.5.23, 4.5.24, 4.5.25, 4.5.35, 4.5.36 , 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 en 4.5.48 van toepassing op eenieder.

Hoofdstuk 2 – Verbodsbepalingen

Art. 4.5.3. Scheepvaarttuchtvergrijpen

Het is de schepelingen verboden zich schuldig te maken aan de volgende scheepvaarttuchtvergrijpen:

1° gewone ongehoorzaamheid;

2° niet tijdig op zijn post zijn;

3° afwezigheid tijdens de wacht;

4° gebrek aan waakzaamheid op de wacht;

5° dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder rustverstoring;

6° les disputes en mer ou en service ;

7° l'absence irrégulière du bord ;

8° l'embarquement clandestin de boissons alcoolisées, de stupéfiants ou de médicaments à bord pour la consommation propre ;

9° la dégradation volontaire de matériel du bord ;

10° l'emploi sans autorisation du matériel du bord ;

11° le manque de respect aux autres.

Art. 4.5.4. Ivresse avec désordre

Il est interdit à quiconque à bord ou en service d'être en état d'ivresse ou dans un état similaire, suite à l'usage de stupéfiants ou de médicaments, et, ce faisant, de perturber l'ordre.

Art. 4.5.5. Allumer des feux

Il est interdit à quiconque d'allumer des feux à bord dans les lieux où cela est interdit, et de circuler dans lesdits lieux avec du feu ou des objets ou substances pouvant causer un incendie.

Art. 4.5.6. Destruction de matériel du bord

Il est interdit à quiconque de détruire, mettre hors d'usage ou abandonner volontairement du matériel du bord.

Art. 4.5.7. Dégradation du matériel du bord

Il est interdit au commandant et aux officiers de volontairement dégrader ou laisser dégrader du matériel du bord.

Art. 4.5.8. Embarquement d'objets interdits

Il est interdit à quiconque d'embarquer ou de détenir à bord, ou encore de débarquer, à l'insu du

6° twist op zee of tijdens de dienst;

7° onregelmatige afwezigheid van boord;

8° tersluiks aan boord brengen van alcoholische dranken, verdovende middelen of geneesmiddelen voor eigen gebruik;

9° opzettelijke beschadiging van scheepsmateriaal;

10° gebruik van scheepsmateriaal zonder toelating;

11° oneerbiedigheid jegens anderen.

Art. 4.5.4. Dronkenschap met rustverstoring

Het is eenieder verboden zich aan boord of tijdens de dienst te bevinden in een staat van dronkenschap en een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende middelen of geneesmiddelen en daardoor de rust te verstoren.

Art. 4.5.5. Maken van vuur

Het is eenieder verboden op plaatsen aan boord waar zulks verboden is vuur te maken, alsook die plaatsen te betreden met vuur of met voorwerpen of stoffen die brand kunnen veroorzaken.

Art. 4.5.6. Vernieling van scheepsmaterieel

Het is eenieder verboden scheepsmaterieel opzettelijk te vernielen, onbruikbaar te maken of achter te laten.

Art. 4.5.7. Beschadiging van scheepsmaterieel

Het is de gezagvoerder en de officieren verboden opzettelijk scheepsmaterieel te beschadigen of te laten beschadigen.

Art. 4.5.8. Aan boord brengen van verboden voorwerpen

Het is eenieder verboden buiten weten van de gezagvoerder en de scheepseigenaar of de reder,

commandant et du propriétaire de navire ou de l'armateur, des objets ou substances dont la saisie constituerait le propriétaire du navire ou l'armateur en frais et dommages.

Le commandant pourra saisir les objets ou substances visés au paragraphe premier, dès qu'il aura connaissance de leur présence à bord, en vue de les remettre à l'autorité compétente dans le premier port.

Art. 4.5.9. Contrebande

Il est interdit à quiconque d'embarquer, de débarquer ou de permettre l'embarquement ou le débarquement de marchandises de contrebande.

Art. 4.5.10. Vol

Il est interdit à quiconque de commettre un vol à bord.

Art. 4.5.11. Mise hors d'usage des vivres

Il est interdit à quiconque de mettre volontairement hors d'usage des vivres qui se trouvent à bord ou sont destinés à une utilisation à bord.

Art. 4.5.12. Abandon de poste

§ 1er. Il est interdit à tout homme d'équipage étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, de quitter son poste avant d'avoir été relevé.

§ 2. Il est interdit à tout homme d'équipage qui est chargé d'une des responsabilités définies au § 1er d'être absent du bord, de sorte à ne pas pouvoir exécuter les tâches en question.

§ 3. Il est interdit à quiconque d'inciter ou d'encourager à commettre, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, même en

voorwerpen of stoffen aan boord te brengen of te hebben, dan wel voorwerpen of stoffen van boord te brengen, waarvan de inbeslagneming voor de scheepseigenaar of de reder kosten kan meebrengen.

Zodra hij kennis heeft van de aanwezigheid ervan aan boord mag de gezagvoerder de in het eerste lid bedoelde voorwerpen of stoffen in verzekerde bewaring nemen ten einde ze in de eerste haven af te geven aan de bevoegde overheid.

Art. 4.5.9. Smokkel

Het is eenieder verboden smokkelwaar in te schepen of te ontschepen of dit te laten doen.

Art. 4.5.10. Diefstal

Het is eenieder verboden aan boord diefstal te plegen.

Art. 4.5.11. Onbruikbaar maken van levensmiddelen

Het is eenieder verboden opzettelijk levensmiddelen onbruikbaar te maken die zich aan boord bevinden of voor het gebruik aan boord bestemd zijn.

Art. 4.5.12. Postverlating

§ 1. Het is de schepelingen die aan het roer of op de uitkijk staan of zich op een bedienings- of wachtpost bevinden verboden hun post te verlaten alvorens te zijn afgelost.

§ 2. Het is de schepelingen wie een van de in § 1 bedoelde verantwoordelijkheden is opgedragen verboden van boord afwezig te zijn zodat zij de betrokken taken niet kunnen uitvoeren.

§ 3. Het is eenieder verboden door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van België, tot de in de paragrafen

dehors du territoire belge, les délits maritimes visés aux paragraphes 1er et 2.

Art. 4.5.13. Abandonnement du navire par le commandant

Hormis en cas de force majeure ou d'autorisation, il est interdit au commandant d'abandonner son navire lorsque son contrat d'engagement maritime est encore en cours.

Art. 4.5.14. Désobéissance

Il est interdit aux personnes embarquées, y compris aux officiers, de refuser d'obéir aux ordres donnés par le commandant ou en son nom par un officier, en vue du salut et de la sécurité du navire et des personnes embarquées.

Art. 4.5.15. Rébellion

Il est interdit à quiconque de commettre une rébellion contre le commandant ou contre un officier, telle que qualifiée par l'article 269 du Code pénal.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. 4.5.16. Diffamation

Il est interdit à toute personne embarquée d'outrager par paroles, faits, gestes ou menaces, le commandant, un officier, un membre du personnel de la police de la navigation, le contrôle de la navigation ou un fonctionnaire belge dans l'exercice de leurs fonctions ou à cette occasion.

Art. 4.5.17. Coups

Il est interdit à toute personne embarquée de frapper l'une des personnes spécifiées à l'article 4.5.16 dans l'exercice de leurs fonctions ou à cette occasion.

1 en 2 bedoelde scheepvaartmisbedrijven aan te zetten of tot het plegen ervan aan te moedigen.

Art. 4.5.13. Scheepsverlating door de gezagvoerder

Behoudens overmacht of machtiging is het de gezagvoerder verboden zijn schip te verlaten terwijl zijn arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst nog loopt.

Art. 4.5.14. Ongehoorzaamheid

Het is de opvarenden, met inbegrip van de officieren, verboden te weigeren te gehoorzamen aan de bevelen die door de gezagvoerder of, in diens naam, door een officier worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en zijn opvarenden.

Art. 4.5.15. Weerspannigheid

Het is eenieder verboden tegenover de gezagvoerder of een officier weerspannigheid te plegen zoals omschreven in artikel 269 van het Strafwetboek.

Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

Art. 4.5.16. Smaad

Het is de opvarenden verboden de gezagvoerder, een officier, een personeelslid van de scheepvaartpolitie, een scheepvaartcontroleur of een Belgische ambtenaar tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten, te smaden door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

Art. 4.5.17. Slagen

Het is de opvarenden verboden een van de in artikel 4.5.16 genoemde personen tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten slagen toe te brengen.

Art. 4.5.18. Complot

Il est interdit à quiconque de faire partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du commandant.

On entend par complot, la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. 4.5.19. Abus d'autorité

§ 1. Il est interdit au commandant, aux officiers et à toute autre personne investie d'une autorité à bord d'abuser de leur autorité ou d'ordonner, autoriser ou tolérer tel abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée.

§ 2. Il est interdit au commandant, aux officiers et à toute autre personne investie d'une autorité à bord de se rendre coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

§ 3. Il est interdit au commandant d'user, de faire ou de laisser user de violence, sans motifs légitimes, dans l'exercice de ses fonctions ou à cette occasion.

Art. 4.5.20. Usurpation du commandement

Il est interdit au commandant de favoriser l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire et de consentir à n'être que porteur d'expédition.

Art. 4.5.21. Commandement illicite

§ 1. Il est interdit à quiconque de prendre indûment le commandement d'un navire ou d'exercer

Art. 4.5.18. Samenspanning

Het is eenieder verboden deel te nemen aan een samenspanning tegen de veiligheid, de vrijheid of het gezag van de gezagvoerder.

Onder samenspanning wordt verstaan het besluit om aldus te handelen na beraming door verscheidene personen, waaronder ten minste twee opvarenden.

Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

Art. 4.5.19. Misbruik van gezag

§ 1. Het is de gezagvoerder, de officieren en alle andere aan boord met gezag beklede personen verboden misbruik te maken van hun gezag dan wel zodanig misbruik op te leggen, toe te laten of te dulden ten opzichte van een opvarende.

§ 2. Het is de gezagvoerder, de officieren of alle andere aan boord met gezag beklede personen eveneens verboden zich jegens een opvarende schuldig te maken aan smaad door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

§ 3. Het is de gezagvoerder verboden tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van zijn opdrachten zonder wettige reden geweld te gebruiken, te doen of te laten gebruiken.

Art. 4.5.20. Aanmatiging van gezag

Het is de gezagvoerder verboden te bevorderen dat een ander zich het gezag met betrekking tot het besturen en het voeren van het schip aanmatigt en erin toe te stemmen slechts gezagvoerder in naam te zijn.

Art. 4.5.21. Wederrechtelijke bevelvoering

§ 1. Het is eenieder verboden wederrechtelijk het bevel te voeren over een schip of aan boord

indûment des tâches pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis.

§ 2. Il est interdit au propriétaire du navire et à l'armateur de se rendre complices des faits prévus à l'alinéa 1er.

Art. 4.5.22. Embarquement illicite

§ 1. Il est interdit au commandant d'embarquer ou de débarquer irrégulièrement un homme d'équipage ou un passager à son bord.

§ 2. Il est interdit à quiconque de se trouver sans le consentement préalable du commandant à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger dans les eaux belges, pour autant que dans ce dernier cas l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux belges.

§ 3. Il est interdit de favoriser, par quelque moyen que ce soit, l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au paragraphe 2, ou de favoriser ou de taire son séjour à bord d'un navire.

Art. 4.5.23. Débarquement illicite

Il est interdit au commandant d'un navire qui accoste dans un port belge ou y séjourne, de débarquer, sans l'autorisation de la police de la navigation, une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable ou qui n'est pas munie des documents requis pour être admise en territoire belge.

Art. 4.5.24. Accostage ou amarrage illicite

Il est interdit à quiconque d'accoster ou d'amarrer un autre navire au navire avant l'arrivée dans un port ou à un autre poste de mouillage et en dépit de l'interdiction du commandant ou d'un officier mandaté par ce dernier, sauf en qualité de membre

wederrechtelijk een taak te verrichten waarvoor een diploma of een vergunning is vereist.

§ 2. Het is de scheepseigenaar en de reder verboden zich aan de in het eerste lid bedoelde feiten medeplichtig te maken.

Art. 4.5.22. Wederrechtelijke inscheping

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden op onregelmatige wijze hetzij een schepeling in te schepen of te ontschepen, hetzij een passagier aan boord te nemen.

§ 2. Het is eenieder verboden zich zonder voorafgaande toestemming van de gezagvoerder aan boord van een Belgisch schip te bevinden en zich in de Belgische wateren aan boord van een vreemd schip te bevinden, voor zover, in dit laatste geval, de inscheping of ontscheping in die Belgische wateren heeft plaatsgehad.

§ 3. Het is verboden op welke wijze ook de inscheping of de ontscheping van een persoon bedoeld in de tweede paragraaf of diens verblijf aan boord te bevorderen of diens verblijf aan boord te verzwijgen.

Art. 4.5.23. Wederrechtelijke ontscheping

Het is de gezagvoerders van schepen die aanleggen in een Belgische haven of er verblijven verboden zonder toestemming van de scheepvaartpolitie iemand te ontschepen die zich zonder zijn voorafgaande toestemming aan boord bevindt of die niet voorzien is van de documenten vereist voor toelating tot het Belgisch grondgebied.

Art. 4.5.24. Wederrechtelijk langszij komen of aanmeren

Het is eenieder verboden voor de aankomst in een haven of op een ankerplaats en ondanks het verbod van de gezagvoerder of van een door deze gemachtigd officier langszij te komen, of een ander schip aan het schip te meren, tenzij als

du personnel des pouvoirs publics dans l'exercice de sa fonction.

Art. 4.5.25. Vente d'alcool

Il est interdit aux fournisseurs non-agréés par le commandant du navire de distribuer ou de vendre des boissons alcoolisées soit à l'équipage, soit à toute autre personne se trouvant à bord.

Art. 4.5.26. Abandonnement de malades et blessés

§ 1. Il est interdit au commandant de laisser à terre à l'étranger, sans en aviser les fonctionnaires consulaires ou, à défaut, l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, et de ne pas lui procurer, lorsqu'il y est tenu, le moyen d'assurer son traitement ou son rapatriement.

§ 2. Il est interdit au commandant de laisser à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager malade ou blessé, et de ne pas en aviser les fonctionnaires consulaires, ou, à défaut, l'autorité locale.

Art. 4.5.27. Appareillage sans vivres suffisants

Il est interdit au commandant d'appareiller sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins des personnes embarquées.

Art. 4.5.28. Embarquement de vivres inadéquats

Il est interdit au commandant d'embarquer pour la consommation des personnes embarquées des comestibles, denrées, boissons ou substances falsifiés, gâtés ou corrompus.

Art. 4.5.29. Opposition à l'inspection

Il est interdit au commandant de s'opposer ou de faire obstacle aux visites à bord des membres des fonctionnaires chargés du contrôle des

personeelslid van de overheid in de uitoefening van zijn functie.

Art. 4.5.25. Alcoholverkoop

Het is verboden voor leveranciers die niet door de gezagvoerder zijn aangesteld op een schip alcoholische drank uit te delen of te verkopen aan de bemanning of aan enig ander persoon.

Art. 4.5.26. Achterlating van zieken en gewonden

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden een zieke of gewonde schepeling in het buitenland achter te laten, zonder de consulaire ambtenaren of, zo die er niet zijn, de plaatselijke overheid daarvan kennis te geven, en hem niet de nodige middelen voor zijn behandeling of repatriëring te verschaffen, wanneer hij daartoe gehouden is.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden een zieke of gewonde passagier achter te laten voordat deze zijn haven van bestemming heeft bereikt, en daarvan geen kennis te geven aan de consulaire ambtenaren of, zo die er niet zijn, aan de plaatselijke overheid.

Art. 4.5.27. Vertrek zonder voldoende levensmiddelen

Het is de gezagvoerder verboden zee te kiezen zonder voldoende levensmiddelen voor de opvarenden aan boord te hebben.

Art. 4.5.28. Inscheping van ongeschikte levensmiddelen

Het is de gezagvoerder verboden voor verbruik door de opvarenden vervalste, beschadigde of bedorven eet- of voedingswaren, dranken of andere stoffen in te schepen.

Art. 4.5.29. Verzet tegen inspectie

Het is de gezagvoerder verboden zich te verzetten tegen het inspectiebezoek aan boord van de ambtenaren belast met de controle van de

approvisionnements ou à l'accomplissement de leur mission.

Art. 4.5.30. Désobéissance envers les autorités

Le commandant doit obéir aux ordres des fonctionnaires belges, des contrôleurs de la navigation ou des membres du personnel de la Police de la Navigation.

Art. 4.5.31. Manque de marques extérieures

§ 1. Il est interdit au commandant de commander un navire qui ne porte pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.

§ 2. Il est interdit au commandant de volontairement effacer, altérer ou masquer les marques visées au paragraphe 1er.

Art. 4.5.32. Infraction relative aux livres de bord

Il est interdit au commandant d'enfreindre les réglementations relatives à la mise à jour des livres de bord.

Art. 4.5.33. Infraction aux dispositions du Code Civil

Il est interdit au commandant et aux officiers d'agir expressément autrement que conformément aux articles 59, 60, 86, 87 et 988 à 998 du Code Civil.

Art. 4.5.34. Infraction aux dispositions relatives à la procédure pénale

Il est interdit au commandant d'agir autrement que conformément à l'article 8.2.52.

Art. 4.5.35. Remise et rédaction de faux documents de bord

Il est interdit à quiconque de se faire remettre ou de faire dresser des documents de bord au moyen de fausses déclarations ou de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées.

voorraden, of tegen de vervulling van hun opdrachten, of hen hierbij te hinderen.

Art. 4.5.30. Ongehoorzaamheid tegenover de overheid

De gezagvoerder moet gehoorzamen aan de bevelen van de Belgische ambtenaren de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie.

Art. 4.5.31. Ontbreken van uiterlijke kentekens

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden het bevel te voeren over een schip dat niet is voorzien van de bij de reglementen vereiste uiterlijke kentekens.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden de in de eerste paragraaf bedoelde kentekens opzettelijk uit te wissen, te wijzigen of te bedekken.

Art. 4.5.32. Overtreding in verband met scheepsboeken

Het is de gezagvoerder verboden de reglementen betreffende het bijhouden van de scheepsboeken te overtreden.

Art. 4.5.33. Overtreding van bepalingen van het Burgerlijk Wetboek

Het is de gezagvoerder en de officieren verboden uitdrukkelijk anders te handelen dan voorgeschreven door de artikelen 59, 60, 86, 87 en 988 tot 998 van het Burgerlijk Wetboek.

Art. 4.5.34. Overtreding van bepalingen betreffende de strafrechtspleging

Het is de gezagvoerder verboden anders te handelen dan voorgeschreven door artikel 8.2.52.

Art. 4.5.35. Afgifte en opmaak van valse scheepspapieren

Het is eenieder verboden zich scheepspapieren te doen afgeven of er te doen opmaken aan de hand van valse verklaringen of van stukken in de wetenschap dat zij vervalst of onjuist zijn.

Art. 4.5.36. Contrefaçon ou falsification de livrets marins

Il est interdit à quiconque de contrefaire ou de falsifier un livret de marin ou un document similaire et de faire usage d'un livret de marin ou d'un document similaire contrefait ou falsifié.

Art. 4.5.37. Non-assistance à personne en danger

§ 1. Sans préjudice de l'article 10.1 de la Convention sur l'Assistance 1989, il est interdit au commandant d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré, de même qu'au commandant d'un navire dans un cas auquel s'applique le titre 5 du livre 7, de ne pas prêter assistance à quiconque en danger de disparaître en mer, pour autant qu'il puisse le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes embarquées.

§ 2. Sans préjudice de l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910, il est interdit au commandant d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré, de même qu'au commandant d'un navire dans un cas auquel s'applique le titre 2 du livre 7, après un abordage :

1° de ne pas prêter assistance à l'autre navire, son équipage ou ses passagers, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes embarquées ;

2° d'omettre de faire connaître à l'autre navire dans la mesure du possible le nom et le port d'attache de son navire, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Art. 4.5.38. Abandonnement du navire en danger par le commandant

§ 1. Il est interdit au commandant d'abandonner, sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux hommes d'équipage, son navire

Art. 4.5.36. Namaking en vervalsing van zeemansboeken

Het is eenieder verboden een zeemansboek of een soortgelijk document na te maken of te vervalsen en van een nagemaakt of vervalst zeemansboek of soortgelijk document gebruik te maken.

Art. 4.5.37. Schuldig verzuim

§ 1. Onverminderd artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989 is het de gezagvoerder van een schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft, evenals de gezagvoerder van een schip in een geval waarop titel 5 van boek 7 van toepassing is, verboden na te laten hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden.

§ 2. Onverminderd artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 is het de gezagvoerder van een schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft, evenals de gezagvoerder van een schip in een geval waarop titel 2 van boek 7 van toepassing is, verboden na een aanvaring:

1° geen hulp te bieden aan het andere schip, de bemanning en de passagiers, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden;

2° te verzuimen aan het andere schip in de mate van het mogelijke de naam en de thuishaven van zijn eigen schip op te geven, alsook de plaatsen vanwaar het komt en waarheen het gaat.

Art. 4.5.38. Scheepsverlating door de gezagvoerder bij gevaar

§ 1. Buiten noodzaak is het de gezagvoerder verboden, zonder zich te beraden met de officieren of de voornaamste schepelingen, gedurende de

pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger.

§ 2. Il est interdit au commandant de négliger, en abandonnant son navire pour cause de danger, de sauver par tous les moyens disponibles les personnes embarquées.

§ 3. Il est interdit au commandant forcé d'abandonner son navire de ne pas rester à bord le dernier.

Art. 4.5.39. Vente du navire

Il est interdit au commandant de vendre le navire dont la conduite lui était confiée, sans autorisation.

Art. 4.5.40. Détournement du navire

Il est interdit au commandant de détourner le navire dont il a été chargé de la conduite, dans une intention frauduleuse à son profit.

Art. 4.5.41. Jet, destruction d'objets et fausse route

Il est interdit au commandant, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, de jeter à la mer ou de détruire, sans nécessité, tout ou partie de la cargaison, des vivres ou effets du bord, ou de faire fausse route.

Art. 4.5.42. Échouement intentionnel et autres dommages

§ 1. Il est interdit au commandant d'échouer, de détruire ou de perdre, dans une intention criminelle, le navire dont il a la conduite, ou de gravement l'endommager par tout moyen autre que l'incendie.

§ 2. Il est interdit aux personnes embarquées autres que le commandant de commettre les faits visés au paragraphe 1er.

reis zijn schip te verlaten terwijl het in gevaar verkeert.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden bij het verlaten van zijn schip wegens gevaar na te laten alle beschikbare middelen aan te wenden om de opvarenden te redden.

§ 3. Het is de gezagvoerder die genoodzaakt is zijn schip te verlaten verboden niet als laatste van boord te gaan.

Art. 4.5.39. Verkoop van het schip

Het is de gezagvoerder verboden zonder machtiging het door hem gevoerde schip te verkopen.

Art. 4.5.40. Verduistering van het schip

Het is de gezagvoerder verboden het door hem gevoerde schip te verduisteren met het oogmerk zich wederrechtelijk te bevoordelen.

Art. 4.5.41. Overboord gooien, vernieling van voorwerpen en koersafwijking

Het is de gezagvoerder verboden met misdadig opzet of met het oogmerk om te schaden, buiten noodzaak, de lading, de scheepsvoorraad of de scheepsbehoeften geheel of gedeeltelijk overboord te gooien of te vernielen, dan wel van zijn koers af te wijken.

Art. 4.5.42. Opzettelijke stranding en andere beschadigingen

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden het door hem gevoerde schip met misdadig opzet te doen stranden, te vernielen of te doen verloren gaan of het zwaar te beschadigen anders dan door brandstichting.

§ 2. Het is andere opvarenden dan de gezagvoerder verboden de in de eerste paragraaf bedoelde feiten te plegen.

§ 3. Il est interdit à quiconque de tirer profit des faits visés au paragraphe 1er ayant connaissance du caractère volontaire de ces faits.

§ 4. Il est interdit de provoquer ou d'encourager les faits visés au paragraphe 1er ou au paragraphe 2 dans une intention criminelle.

Art. 4.5.43. Piraterie

§ 1. Au présent article, à l'article 4.5.44 et dans les dispositions du livre 8 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « piraterie » : tout acte de piraterie maritime constitutif d'une des infractions définies au point 2° ;

2° « infraction de piraterie » :

a) tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire privé agissant à des fins privées et dirigé :

i) contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire pirate ;

c) toute tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

2° « navire pirate » :

§ 3. Het is eenieder verboden om uit handelingen als omschreven in de eerste paragraaf voordeel te trekken, wetende dat die handelingen opzettelijk zijn gepleegd.

§ 4. Het is verboden met misdadig opzet handelingen als omschreven in de eerste of tweede paragraaf uit te lokken of ertoe aan te zetten.

Art. 4.5.43. Piraterij

§ 1. In dit artikel, artikel 4.5.44 en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder:

1° "piraterij": elke daad van piraterij op zee die één van de onder 2° omschreven misdrijven uitmaakt;

2° "misdrijf van piraterij":

a) iedere onwettige daad van geweld, bedreiging, aanhouding of plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht:

i) in volle zee, tegen een ander schip of tegen personen of goederen aan boord van een zodanig schip;

ii) tegen een ander schip, personen of goederen aan boord op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige Staat valt;

b) iedere vrijwillige deelneming aan het gebruik van een schip met kennis van de feiten die het schip tot piratenschip maken;

c) iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een onder a) of b) omschreven handeling.

3° "piratenschip":

a) un navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement se servent ou entendent se servir pour commettre une infraction de piraterie ;

b) un navire qui a servi à commettre une infraction de piraterie tant qu'il demeure sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables ;

3° « groupe de pirates » : l'association de plus de deux personnes, établie dans le temps, qui agit de façon concertée en vue de commettre une infraction de piraterie ;

§ 2. Les actes de piraterie perpétrés par un navire de guerre ou un navire public dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à une infraction de piraterie.

§ 3. Le fait de s'emparer du navire par la fraude, la violence ou la menace est assimilé à une infraction de piraterie.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

§ 4. Les infractions de piraterie et les actes assimilés commis dans les eaux intérieures ou dans un espace marin autre que la haute mer sont assimilés à des actes de piraterie, dans la mesure où le droit international autorise à intervenir contre ces actes.

§ 5. Il est interdit de commettre une infraction de piraterie ou une infraction assimilée à la piraterie.

§ 6. Il est interdit de participer à une activité d'un groupe de pirates, y compris par la fourniture d'informations ou de moyens matériels au groupe de pirates, ou par toute forme de financement d'une activité du groupe de pirates, en ayant connaissance que cette participation contribue à commettre une infraction de piraterie.

a) een schip dat door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip uitoefenen, wordt gebruikt of bestemd is te worden gebruikt voor het plegen van een misdrijf van piraterij;

b) een schip dat voor het plegen van een misdrijf van piraterij is gebruikt, zolang het in de macht blijft van de personen die zich aan dat misdrijf schuldig hebben gemaakt;

4° "piratengroep": een vereniging van meer dan twee personen die sinds enige tijd bestaat en die in onderling overleg optreedt ten einde een misdrijf van piraterij te plegen;

§ 2. De daden van piraterij bedreven door een oorlogsschip of overheidsschip waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip heeft overgenomen, worden met misdrijven van piraterij gelijkgesteld.

§ 3. Het zich door bedrog, geweld of bedreigingen van het schip meester maken, wordt met een misdrijf van piraterij gelijkgesteld.

Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

§ 4. Misdrijven van piraterij en daarmee gelijkgestelde daden die worden gepleegd in de binnenwateren of in een andere mariene zone dan de volle zee, worden met daden van piraterij gelijkgesteld in de mate dat het internationaal recht toelaat tegen deze daden op te treden.

§ 5. Het is verboden een misdrijf van piraterij of een daarmee gelijkgesteld misdrijf te plegen.

§ 6. Het is verboden deel te nemen aan enige activiteit van een piratengroep, met inbegrip van het verstrekken van gegevens of materiële middelen aan de piratengroep en het in enigerlei vorm financieren van enige activiteit van de piratengroep, terwijl men er weet van heeft dat zijn

deelname tot het plegen van een misdrijf van piraterij bijdraagt.

§ 7. Il est interdit de diriger un groupe de pirates.

§ 7. Het is verboden een piratengroep te leiden.

Art. 4.5.44. Cession du navire à des pirates

Art. 4.5.44. Overdracht van het schip aan piraten

§ 1. Il est interdit au commandant de livrer volontairement son navire à un groupe de pirates.

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden zijn schip opzettelijk in de macht van een piratengroep te brengen.

§ 2. Il est interdit aux hommes d'équipage de livrer le navire à un groupe de pirates contre le gré du commandant.

§ 2. Het is de schepelingen verboden het schip tegen de wil van de gezagvoerder in de macht van een piratengroep te brengen.

Art. 4.5.45. Navigation de course et de guerre

Art. 4.5.45. Kaap- en oorlogsvaart

§ 1. Il est interdit au propriétaire et à l'armateur d'un navire belge de l'armer ou de le laisser armer en course ou en guerre, sans autorisation de l'autorité compétente.

§ 1. Het is de eigenaar en de reder van een Belgisch schip verboden het, zonder vergunning van de bevoegde overheid, uit te rusten of te laten uitrusten voor de kaapvaart of de oorlog.

§ 2. Il est interdit à tout homme d'équipage de prêter sciemment ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

§ 2. Het is de schepelingen verboden wetens en willens hun diensten te verlenen aan een wederrechtelijk voor de kaapvaart of de oorlog uitgerust schip.

Art. 4.5.46. Trafic illicite de stupéfiants

Art. 4.5.46. Sluikhandel in verdovende middelen

Dans cet article ainsi que dans les dispositions du livre 8 qui s'y rapportent, on entend par « délit de trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes » tous les actes illégaux visés dans la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, établie à Vienne le 20 décembre 1988.

In dit artikel en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder "misdrijf van sluikhandel in verdovende middelen of psychotrope stoffen" alle illegale handelingen bedoeld in het Verdrag van de Verenigde Naties tegen de sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen, opgemaakt te Wenen op 20 december 1988.

Il est interdit à quiconque de commettre un délit de trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes :

Het is eenieder verboden om een misdrijf van sluikhandel in verdovende middelen of psychotrope stoffen te plegen:

1° sur les navires battant pavillon belge, sous réserve des compétences attribuées aux États par le droit international ;

1° op schepen die Belgische vlag voeren, onder voorbehoud van het de bevoegdheden die door het internationeale recht aan de Staten worden toegekend;

2° sur les navires dans les zones maritimes belges ou en pleine mer ;

3° sur les navires dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un État étranger, avec son consentement ;

4° sur les navires battant pavillon d'un État ayant demandé l'intervention de la Belgique ou ayant consenti à la demande d'intervention de la Belgique.

Art. 4.5.47. Trafic illicite de migrants

Dans cet article ainsi que dans les dispositions du livre 8 qui s'y rapportent, on entend par « délit de trafic illicite de migrants » tous les actes illicites visés par le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, établi à New York le 15 novembre 2000.

Il est interdit à quiconque de commettre un délit de trafic illicite de migrants en utilisant un navire :

1° sur les navires battant pavillon belge, sous réserve des compétences attribuées aux États par le droit international ;

2° sur les navires dans les zones maritimes belges ou en pleine mer ;

3° sur les navires dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un État étranger, avec son consentement ;

4° sur les navires battant pavillon d'un État ayant demandé l'intervention de la Belgique ou ayant consenti à la demande d'intervention de la Belgique.

Art. 4.5.48. Actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

2° op schepen in de Belgische maritieme zones of op volle zee;

3° op schepen in de maritieme rechtsgebieden onder de soevereiniteit van een buitenlandse staat, met diens toestemming;

4° op schepen die de vlag van een Staat voeren, die verzocht heeft om de interventie van België of die het interventieverzoek van België heeft ingewilligd.

Art. 4.5.47. Smokkel van migranten

In dit artikel en in de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder « misdrijf van smokkel van migranten » alle illegale handelingen bedoeld in het Aanvullend Protocol tegen de smokkel van migranten over land, over de zee en in de lucht bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, gedaan te New York op 15 november 2000.

Het is eenieder verboden om een misdrijf van smokkel van migranten te plegen door het gebruik van een schip:

1° op schepen die Belgische vlag voeren, onder voorbehoud van het de bevoegdheden die door het internationeale recht aan de Staten worden toegekend;

2° op schepen in de Belgische maritieme zones of op volle zee;

3° op schepen in de maritieme rechtsgebieden onder de soevereiniteit van een buitenlandse staat, met diens toestemming;

4° op schepen die de vlag van een Staat voeren, die verzocht heeft om de interventie van België of die het interventieverzoek van België heeft ingewilligd.

Art. 4.5.48. Wederrechtelijke gedraging tegen de veiligheid van de zeevaart

Dans cet article ainsi que dans les dispositions du livre 8 qui s'y rapportent, on entend par « délit d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime » tous les actes illicites visés dans la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime, établie à Rome le 10 mars 1988 et dans le Protocole de répression des actes illicites dirigés contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, établi à Rome le 10 mars 1988.

Il est interdit à quiconque de commettre un délit d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime :

1° sur les navires battant pavillon belge, sous réserve des compétences attribuées aux États par le droit international ;

2° sur les navires dans les zones maritimes belges ou en pleine mer ;

3° sur les navires dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un État étranger, avec son consentement ;

4° sur les navires battant pavillon d'un État ayant demandé l'intervention de la Belgique ou ayant consenti à la demande d'intervention de la Belgique.

LIVRE 5 – MER ET PORTS

Titre 1 – Dispositions générales

Art. 5.1.1. Autre réglementation

§ 1. Le présent livre s'applique sous réserve de la Convention COLREG ;

§ 2. Le présent livre s'applique sous réserve de :

1° la loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans la mer territoriale;

In dit artikel en de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder "misdrijf van een wederrechtelijke gedraging tegen de veiligheid van de zeevaart" alle illegale handelingen bedoeld in het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome op 10 maart 1988 en in het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentale plat, gedaan te Rome op 10 maart 1988.

Het is eenieder verboden om een misdrijf van een wederrechtelijke gedraging tegen de veiligheid van de zeevaart te plegen:

1° op schepen die Belgische vlag voeren, onder voorbehoud van het de bevoegdheden die door het internationeale recht aan de Staten worden toegekend;

2° op schepen in de Belgische maritieme zones of op volle zee;

3° op schepen in de maritieme rechtsgebieden onder de soevereiniteit van een buitenlandse staat, met diens toestemming;

4° op schepen die de vlag van een Staat voeren, die verzocht heeft om de interventie van België of die het interventieverzoek van België heeft ingewilligd.

BOEK 5 – ZEE EN HAVENS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Art. 5.1.1. Andere regelgeving

§ 1. Dit boek geldt onder voorbehoud van het COLREG-Verdrag:

§ 2. Dit boek geldt onder voorbehoud van :

1° de wet van 19 augustus 1891 betreffende de zeevisserij in de territoriale zee;

2° la loi du 12 avril 1957 autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer;

3° 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° la loi du 10 octobre 1978 portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique;

5° 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;

6° la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

7° la loi du 17 août 2013 relative à la prospection, l'exploration et l'exploitation des ressources des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale,

8° la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique.

Art. 5.1.2. Compétence de réglementation

Le Roi règle la police et la navigation dans la mer territoriale belge.

Titre 2 – Sûreté

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art. 5.2.1. Règlement ISPS et Directive ISPS

Le présent titre prévoit l'exécution du Règlement ISPS et la transposition de la Directive ISPS.

Art. 5.2.2. Notions

2° de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee;

3° 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° de wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone;

5° 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° de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

7° de wet van 17 augustus 2013 betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van de rijkdommen van de zee- en oceaanbodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtmacht;

8° de wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water.

Art. 5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid

De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische territoriale zee.

Titel 2 – Beveiliging

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. 5.2.1. ISPS-Verordening en ISPS-Richtlijn

Deze titel voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de omzetting van de ISPS-Richtlijn.

Art. 5.2.2. Begrippen

Dans le présent titre, dans les dispositions du le livre 8 qui y ont trait et, sauf dérogation explicite, 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 ;

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 ;

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 ;

6° « autorité du port » : la personne morale de droit public 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 ;

In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 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;

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;

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;

6° "havenbestuur" : de publiekrechtelijke rechtspersoon die door de bevoegde regelgever 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 verscheidene afzonderlijke organen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;

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 ;

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 ;

10° « DGCC » : la Direction Générale Centre de Crise 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 ;

12° « ministre » : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions.

Art. 5.2.3. Application spatiale

§ 1er. Le présent titre s'applique aux ports dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.

§ 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.

§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.

Chapitre 2 – Autorités

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;

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;

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.

Art. 5.2.3. Ruimtelijke toepassing

§. 1. Deze titel is van toepassing op elke haven waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.

§. 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.

§ 3. Deze titel is niet van toepassing op militaire installaties in havens.

Hoofdstuk 2 – Autoriteiten

Section 1 – Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Art. 5.2.4. Création et tâches

§ 1. 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.

§ 3. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est notamment chargée de :

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 5.2.7 ainsi que de contrôler leur application ;

3° la coordination générale des mesures pour la mise en œuvre 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 et aux autorités compétentes, 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 ;

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

Afdeling 1 – Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Art. 5.2.4. Instelling en taken

§ 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.

§ 3. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :

1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;

2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging als bedoeld in artikel 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;

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;

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

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 » ;

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 ;

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 portuaires et des ports, et de leur modification substantielle ;

12° la délivrance des certificats de sûreté portuaire comme preuve d'approbation par le ministre.

Art. 5.2.5. Organisation

§ 1. La composition et le fonctionnement de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime sont déterminés par le Roi.

§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est soutenue par :

1° un secrétariat permanent dont le fonctionnement est déterminé par le Roi ;

2° une commission permanente d'experts dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par le Roi.

internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;

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;

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;

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.

Art. 5.2.5. Inrichting

§ 1. De samenstelling en de werking van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging worden bepaald door de Koning.

§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging wordt ondersteund door :

1° een permanent secretariaat waarvan de werking wordt bepaald door de Koning;

2° een permanente commissie van deskundigen waarvan de samenstelling en de werking worden bepaald door de Koning.

Art. 5.2.6. Traitement de l'information

L'information au sein de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Art. 5.2.7. Fixation de normes

Le Roi adopte, sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, des normes contraignantes en matière de sûreté maritime.

Section 2 – Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Art. 5.2.8. Création, tâches et organisation

§ 1. 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.

§ 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 ;

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 ;

Art. 5.2.6. Behandeling van informatie

Binnen de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Art. 5.2.7. Vaststelling van standaarden

Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging stelt de Koning dwingende standaarden inzake maritieme beveiliging vast.

Afdeling 2 – Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Art. 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.

§ 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 :

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;

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 ;

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.

§ 4. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime rend compte de ses activités auprès de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

Art. 5.2.9. Traitement de l'information

L'information au sein du Comité Local doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sûreté, attestations et avis de sécurité.

Section 3 – Agents de sûreté maritime

Art. 5.2.10. Désignation

Le Roi désigne un agent de sûreté maritime pour chaque port.

Lorsque l'agent de sûreté maritime n'est pas la même personne que l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou les agents de sûreté des installations portuaires en vertu du Règlement ISPS, ils travaillent en étroite collaboration.

Art. 5.2.11. Tâche

L'agent de sûreté maritime est notamment chargé de faire fonction de personne de contact locale pour

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;

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.

§ 4. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

Art. 5.2.9. Behandeling van informatie

Binnen de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Afdeling 3 – Maritieme beveiligingsfunctionarissen

Art. 5.2.10. Aanduiding

De Koning duidt voor elke haven een maritieme beveiligingfunctionaris aan.

Ingeval de maritieme beveiligingsfunctionaris niet dezelfde persoon is als de beveiligingsbeambte of havenbeveiligingsbeambten van de havenfaciliteit respectievelijk havenfaciliteiten in de zin van de ISPS-Verordening, werken deze personen nauw samen.

Art. 5.2.11. Taak

De maritieme beveiligingfunctionaris fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden

toutes les questions relatives à la sûreté maritime du port concerné.

Chapitre 3 – Structure de sûreté portuaire

Section 1 – Niveaux de sûreté

Art. 5.2.12. Description

Il y a trois niveaux de sûreté dans chaque port et, le cas échéant, dans chaque zone de sûreté portuaire :

1° niveau de sûreté 1 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;

2° niveau de sûreté 2 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté ou d'actions illicites intentionnelles ;

3° niveau de sûreté 3 : désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté maritime spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté ou une action illicite intentionnelle est probable ou imminente, même quand il n'est pas possible d'identifier la cible précise.

Art. 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 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.

La DGCC 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.

die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven.

Hoofdstuk 3 – Havenbeveiligingsstructuur

Afdeling 1 – Beveiligingsniveaus

Art. 5.2.12. Omschrijving

In elke haven en in voorkomend geval in elke havenbeveiligingszone zijn er drie beveiligingsniveaus :

1° beveiligingsniveau 1 : het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende maritieme beveiligingsmaatregelen;

2° beveiligingsniveau 2 : het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende maritieme beveiligingsmaatregelen bij verhoogde dreiging van veiligheidsincidenten of opzettelijke ongeoorloofde acties;

3° beveiligingsniveau 3 : het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere specifieke maritieme beveiligingsmaatregelen wanneer een veiligheidsincident of een opzettelijk ongeoorloofde actie waarschijnlijk of op handen is, zelfs wanneer het specifieke doelwit niet kan worden vastgesteld.

Art. 5.2.13. Bepaling

De ADCC 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.

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.

Section 2 – Évaluation de la sûreté

Art. 5.2.14. Exécution

Dans chaque port, l'autorité 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 est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.

Art. 5.2.15. Approbation

Chaque évaluation de la sûreté d'un port doit être soumise pour approbation à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime sur l'avis motivé du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.

Art. 5.2.16. Évaluation

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

Section 3 – Plan de sûreté portuaire

Art. 5.2.17. Élaboration

§ 1. Dans chaque port, l'autorité 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

Afdeling 2 – Veiligheidsbeoordeling

Art. 5.2.14. Uitvoering

In elke haven voert het havenbestuur 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.

De veiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

Art. 5.2.15. Goedkeuring

De veiligheidsbeoordeling van een haven wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, die beslist op gemotiveerd advies van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.

Art. 5.2.16. Evaluatie

Elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.

Afdeling 3 – Havenbeveiligingsplan

Art. 5.2.17. Opstelling

§ 1. In elke haven stelt het havenbestuur 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

sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.

§ 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 ;

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 ;

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 ;

6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.

Art. 5.2.18. Approbation

Chaque plan de sûreté portuaire et leur modification substantielle doit être soumis pour approbation au ministre sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

Art. 5.2.19. Certificat de sûreté portuaire

§ 1. 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 5.2.18.

veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

§ 3. Het havenbeveiligingsplan omvat ten minste :

1° de integratie van de uit hoofde van de ISPS-Verordening opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;

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;

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;

6° een structuur voor overleg tussen de onderscheiden op het gebied van maritieme beveiliging belanghebbende partijen.

Art. 5.2.18. Goedkeuring

Elk havenbeveiligingsplan en elke substantiële wijziging ervan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister, die beslist op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

Art. 5.2.19. Havenbeveiligingscertificaat

§ 1. Als gevolg en bewijs van de in artikel 5.2.18 bedoelde goedkeuring reikt de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aan het havenbestuur een havenbeveiligingscertificaat uit.

§ 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 ;

2° si l'autorité du port n'a pas agi selon les instructions du ministre en vertu de l'article 5.2.20.

Art. 5.2.20. Évaluation

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime soumet l'évaluation visée à l'alinéa précédent au ministre.

Le ministre peut sur base de l'évaluation soumise :

1° confirmer son approbation accordée conformément à l'article 5.2.18 ;

2° imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre ;

3° suspendre des plans de sûreté portuaire et imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre ;

4° retirer des certificats de sûreté portuaire délivrés conformément à l'article 5.2.19.

Art. 5.2.21. Contrôle de l'exécution

Le contrôle de l'exécution d'un plan de sûreté portuaire est exercé par le Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné et par les membres du

§ 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;

2° ingeval het havenbestuur geen gevolg heeft gegeven aan de door de minister op grond van artikel 5.2.20 gegeven instructies.

Art. 5.2.20. Evaluatie

Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging legt de in het vorige lid bedoelde evaluatie voor aan de minister.

De Minister kan op grond van de voorgelegde evaluatie :

1° de overeenkomstig artikel 5.2.18 verleende goedkeuring bevestigen;

2° binnen de door de minister opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;

3° het havenbeveiligingsplannen schorsen en binnen de door de minister opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;

4° het overeenkomstig artikel 5.2.19 uitgereikte havenbeveiligingscertificaat intrekken.

Art. 5.2.21. Toezicht op de uitvoering

Het toezicht op de uitvoering van een havenbeveiligingsplan wordt uitgeoefend door het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging en door de in artikel 8.2.61, § 1, 2°

personnel de l'autorité compétente visés à l'article 8.2.61, § 1er, 2°.

Art. 5.2.22. Test

Chaque plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile par le biais d'un exercice du plan de sûreté portuaire, tenant compte des exigences fixées par le Roi.

Chapitre 4 – Organismes de sûreté reconnus

Art. 5.2.23. Reconnaissance et certification

Conformément aux modalités déterminées par le Roi, l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime peut :

1° reconnaître un organisme de sûreté et délivrer un certificat « Organisme de sûreté reconnu » ;

2° retirer la reconnaissance et le certificat « Organisme de sûreté reconnu ».

Art. 5.2.24. Compétences

§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article 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 ne peut élaborer ou évaluer le plan de sûreté de ce port.

§ 3. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés en vertu de l'article 5.2.23 peuvent organiser des formations d'agent de sécurité de l'installation portuaire.

Chapitre 5 – Information et échange de données

Art. 5.2.25. Obligations de notification

bedoelde personeelsleden van de bevoegde overheid.

Art. 5.2.22. Test

Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal per kalenderjaar en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen getest door middel van een havenbeveiligingsplanoefening.

Hoofdstuk 4 – Erkende beveiligingsorganisaties

Art. 5.2.23. Erkenning en certificering

Overeenkomstig de door de Koning bepaalde nadere regels kan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging :

1° beveiligingsorganisaties erkennen en hen een certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" uitreiken;

2° de erkenning en het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" intrekken.

Art. 5.2.24. Bevoegdheden

§ 1. De op grond van artikel 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.

§ 3. De op grond van artikel 5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen opleidingen tot veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit organiseren.

Hoofdstuk 5 – Informatie en gegevensuitwisseling

Art. 5.2.25. Meldingsplichten

Sans préjudice des obligations découlant de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace, toute personne, entité, administration ou autorité qui a connaissance d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire doit en informer immédiatement les services de police compétents.

Le service de police informé d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire en informe immédiatement l'OCAM et les autorités administratives et judiciaires par les procédures y élaborées et procède aux constatations nécessaires.

Onverminderd de verplichtingen die voortvloeien uit de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging, moet elke persoon, entiteit, overheid of autoriteit die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie, hiervan onmiddellijk de bevoegde politiediensten in kennis stellen.

De politiedienst die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie brengt hiervan onmiddellijk, overeenkomstig de daartoe uitgewerkte procedures het OCAD, de bestuurlijke en gerechtelijke overheden op de hoogte, en doet de noodzakelijke vaststellingen.

Titre 3 – La prévention de la pollution par les navires

Art. 5.3.1. Notions

Dans le présent titre, dans les dispositions dans le livre 8 qui y ont trait et, sauf dérogation explicite, 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;

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;

Titel 3 – Voorkoming van verontreiniging door schepen

Art. 5.3.1. Begrippen

In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 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;

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, en met inbegrip van het verbranden, met uitzondering van :

a) het storten in de zin van het LC-Verdrag en het LC-Protocol;

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 ;

3° « navire », par dérogation à l'article 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 ;

5° « État Partie à la Convention » : un État 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 ;

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.

Art. 5.3.2. Application internationale et matérielle

§ 1. Sauf disposition expresse contraire, le présent titre s'applique à tous les navires, quel que soit le pavillon qu'ils sont habilités à battre.

b) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijhorende buitengaatse verwerking van 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;

3° "schip", in afwijking van artikel 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;

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;

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.

Art. 5.3.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald is deze titel van toepassing op alle schepen, ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.

§ 2. Le Roi peut rendre le présent titre applicable, en tout ou en partie, à des engins autres que les navires.

§ 3. Le présent titre et les arrêtés d'exécution y afférents ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

§ 4. Le Roi peut exclure entièrement ou partiellement certaines catégories de navires de l'application d'une ou plusieurs règles et prescriptions édictées par ou en vertu du présent titre.

§ 5. La Règle 4.2 de l'Annexe I et la Règle 3.1.2, sous b) de l'Annexe II de la Convention MARPOL ne s'appliquent pas aux rejets :

1° dans les eaux intérieures d'un autre État membre de l'Espace économique européen, y compris les ports, dans la mesure où la Convention MARPOL est applicable;

2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre État membre de l'Espace économique européen.

Art. 5.3.3. Autre réglementation et interprétation

Le présent titre s'applique sans préjudice des actes internationaux suivants et est interprété conformément à ces derniers :

1° la Convention MARPOL ;

2° le Protocole MARPOL de 1978 ;

3° le Protocole MARPOL de 1997 ;

4° la Convention AFS ;

5° la Convention BWM ;

§ 2. De Koning kan deze titel geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren op andere tuigen dan schepen.

§ 3. Deze titel en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

§ 4. De Koning kan bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van één of meer door of krachtens deze titel vastgestelde bepalingen vrijstellen.

§ 5. Voorschrift 4.2 van Bijlage I en Voorschrift 3.1.2, onder b) van Bijlage II van het MARPOL-Verdrag zijn niet van toepassing op lozingen :

1° in de binnenwateren van een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte, inclusief de havens, voor zover het MARPOL-Verdrag van toepassing is;

2° in de territoriale zee van België of die van een adere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

Art. 5.3.3. Andere regelgeving en uitlegging

Deze titel geldt onder voorbehoud van de volgende internationale akten en wordt in overeenstemming daarmee uitgelegd :

1° het MARPOL-Verdrag;

2° het MARPOL-Protocol 1978;

3° het MARPOL-Protocol 1997;

4° het AFS-Verdrag;

5° het BWM-Verdrag;

6° la Convention SRC.

Article 5.3.4. Arrêtés d'exécution

Le Roi arrête les dispositions nécessaires à l'exécution du présent titre.

Le Roi peut en outre opérer une distinction en fonction de la catégorie dont relève le navire, les zones maritimes parcourues, les voyages effectués ou les substances nuisibles à transporter.

Art. 5.3.5. Interdiction de rejet

Il est interdit à tout navire battant pavillon belge et étranger de rejeter une substance nuisible deans les eaux ou dans l'atmosphère, excepté dans les cas et de la façon prévus par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci, ou par le présent titre et ses arrêtés d'exécution.

Art. 5.3.6. Prescriptions techniques relatives aux navires

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

§ 2. Les navires battant pavillon étranger doivent satisfaire aux prescriptions de la Convention MARPOL.

§ 3. Le Roi peut fixer des règles pour la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne :

1° la présence requise à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements ;

2° l'arrimage, le mode d'emballage et l'étiquetage de substances nuisibles, ainsi que les documents de chargement y relatifs ;

3° la présence requise à bord et la nature des appareils de mesurage et d'enregistrement, ainsi que leur utilisation ;

6° het SRC-Verdrag.

Artikel 5.3.4. Uitvoeringsbesluiten

De Koning stelt de voor de uitvoering van deze titel nodige bepalingen vast.

Daarbij kan de Koning een onderscheid maken naargelang de categorie waartoe het schip behoort, de bevaren zeegebieden, de gemaakte reizen en de vervoerde schadelijke stoffen.

Art. 5.3.5. Lozingsverbod

Behoudens in de gevallen en op de wijze bepaald bij of krachtens het MARPOL-Verdrag of door deze titel en zijn uitvoeringsbesluiten is het Belgische en vreemde schepen verboden een schadelijke stof het water of in de atmosfeer te lozen.

Art. 5.3.6. Scheepstechnische voorschriften

§ 1. De Koning stelt de voorschriften vast waaraan de bouw, de inrichting, de uitrusting en de werking van een Belgisch schip ter voorkoming of bperking van verontreiniging door schepen dient te voldoen.

§ 2. Vreemde schepen moeten voldoen aan de voorschriften van het MARPOL-Verdrag.

§ 3. Ter voorkoming van verontreiniging door schepen kan de Koning onder meer regelen stellen ten aanzien van :

1° de aanwezigheid aan boord van instructies, gebruiksaanwijzingen en waarschuwingen;

2° de stuwage, de wijze van verpakking en de etikettering van schadelijke stoffen, alsook de daarop betrekking hebbende ladingdocumenten;

3° de aanwezigheid aan boord en de hoedanigheid van meet- en registratieapparatuur, alsook het gebruik daarvan;

4° les manipulations effectuées à bord en rapport avec des substances nuisibles et leurs résidus, ainsi que la gestion y afférente.

§ 4. Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification fourni par l'OMI. Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents.

Art. 5.3.7. 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 certificat MARPOL attestant, après inspection, que le navire répond aux prescriptions visées à l'article 5.3.6.

§ 2. Le Contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un État Partie à la Convention de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet État un certificat MARPOL après une inspection attestant que le navire répond aux prescriptions applicables.

§ 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 ;

2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes ;

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.

4° het aan boord verrichten van handelingen met betrekking tot schadelijke stoffen en residuen ervan, alsook de daarmee verband houdende bedrijfsvoering.

§ 4. De schepen die Belgische havens aanlopen moeten voorzien zijn van een door de IMO verstrekt identificatienummer. Dit identificatienummer moet duidelijk op de relevante scheepsdocumenten leesbaar zijn.

Art. 5.3.7. 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 5.3.6. 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 het schip voldoet aan de toepasselijke voorschriften, een MARPOL-certificaat uit te reiken.

§ 3. Het MARPOL-certificaat vervalt :

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;

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.

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 :

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.

§ 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.

Art. 5.3.8. Journal de bord

§ 1. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi est responsable de la tenue à bord d'un journal dans lequel sont consignées les opérations relatives au transport, à la manutention et au rejet de substances nuisibles et de leurs résidus.

§ 2. Le Roi peut fixer des règles concernant entre autres :

1° la teneur et le modèle du journal visé au paragraphe 1 ;

2° les données à mentionner dans le journal et le mode d'enregistrement ;

3° le lieu où et la période durant laquelle le journal doit être conservé.

De scheepseigenaar moet het vervallen of ingetrokken MARPOL-certificaat onverwijld toezenden aan de scheepvaartcontroleurs.

§ 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;

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.

De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.

Art. 5.3.8. Scheepsdagboek

§ 1. De kapitein van een Belgisch schip en behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, is verplicht aan boord een dagboek bij te houden waarin de handelingen met betrekking tot het vervoer, de behandeling en de lozing van schadelijke stoffen en hun residuen worden aangetekend.

§ 2. De Koning kan onder meer regelen vaststellen ten aanzien van :

1° de inhoud en het model van het in paragraaf 1 bedoelde dagboek;

2° de gegevens die in het dagboek moeten worden vermeld en de wijze van vermelding;

3° de plaats waarop en de periode gedurende welke het dagboek dient te worden bewaard.

§ 3. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou étranger à bord duquel doit être tenu un journal doit autoriser les autorités compétentes qui en font la demande à consulter ce journal et à prendre copie de toute mention y figurant.

Si la demande lui en est faite, le capitaine doit certifier la conformité de la copie.

Toute copie certifiée conforme d'une mention figurant dans le journal fait foi des faits repris dans ce journal jusqu'à preuve du contraire. L'article 4.2.9, § 2, alinéa 1er, n'est pas d'application.

Art. 5.3.9. Obligation de notification

Le Roi détermine les cas où le capitaine et l'exploitant d'un navire battant pavillon belge sont obligés de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par le Roi, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Au présent article, l'on entend par exploitant le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne, comme le gérant ou l'affréteur coque nue, qui a accepté au nom du propriétaire la responsabilité de l'exploitation du navire et qui par l'acceptation de cette responsabilité s'est engagé à s'acquitter de toutes les tâches et responsabilités connexes imposées par le Code ISM.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication visée à l'alinéa 1er ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux services publics auxquels elle est destinée.

L'obligation visée à l'alinéa 1er vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se déroule dans les eaux maritimes belges.

Art. 5.3.10. Plan d'urgence du navire

Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier,

§ 3. De kapitein van een Belgisch of een vreemd schip aan boord waarvan een dagboek dient te worden gehouden moet de bevoegde overheden op hun verzoek inzage van het dagboek verschaffen en toe te laten van om het even welke aantekening daarin afschrift te nemen.

Desgevraagd dient de kapitein het afschrift voor eensluidend te verklaren.

Elk voor eensluidend verklaard afschrift van een aantekening in het dagboek geldt als bewijs van de daarin vermelde feiten zolang het tegendeel niet bewezen is. Artikel 4.2.9, § 2, eerste lid is niet van toepassing.

Art. 5.3.9. Meldingsplicht

De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein en de exploitant van een Belgisch schip verplicht zijn een voorval waarbij het schip betrokken is onverwijld aan de door Koning aangewezen overheidsdiensten te melden. Met de exploitant wordt in dit artikel bedoeld de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de ISM-Code.

De Koning bepaalt onder meer waarin de in het eerste lid bedoelde melding moet bestaan, op welke wijze ze dient te geschieden en aan welke overheidsdiensten ze moet worden gedaan.

De in het eerste lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt in de Belgische zeewateren.

Art. 5.3.10. Scheepsnoodplan

Elk olietankschip met een brutotonnenmaat van 150 of meer en elk ander schip, dat geen

d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan d'urgence doit être conforme aux directives de l'OMI. Il comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine du navire pour la notification d'incidents de pollution, comme l'exigent l'article 8 de la Convention MARPOL et le Protocole I à la Convention MARPOL;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures;

3° une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement d'hydrocarbures résultant de l'incident; et

4° les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution.

Art. 5.3.11. Interdiction de départ

§ 1. Un navire visé à l'article 5.3.7, § 1er, ainsi qu'un navire battant pavillon d'un État 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.

§ 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 5.3.10 et dans la Convention MARPOL, de quitter un port belge.

olietankschip is, met een brutotonnenmaat van 400 of meer, dient een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging aan boord te hebben.

Het noodplan moet in overeenstemming zijn met de door de IMO opgestelde richtsnoeren. Het omvat ten minste :

1° de procedure die de kapitein bij de melding van voorvallen van verontreiniging moet volgen, zoals vereist door artikel 8 van MARPOL-Verdrag en door Protocol I bij het MARPOL-Verdrag;

2° de lijst van autoriteiten of personen met wie bij een voorval van koolwaterstoffenverontreiniging contact moet worden opgenomen;

3° een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk aan boord moeten worden genomen ten einde de lozing van koolwaterstoffen als gevolg van het voorval te bestrijden of te beperken; en

4° de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging.

Art. 5.3.11. Afvaartverbod

§ 1. Het is een schip bedoeld in artikel 5.3.7, § 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 aan de voorschriften bepaald in artikel 5.3.10 en het MARPOL-Verdrag verboden een Belgische haven te verlaten.

Art. 5.3.12. 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.

LIVRE 6 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Titre 1 – Navigation maritime

Chapitre 1er – Affrètement

Section 1 – Affrètement coque nue

Art. 6.1.1. Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement coque nue ayant pour objet un navire de mer utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 6.1.2. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement coque nue.

Art. 6.1.3. Mentions

§ 1. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, déplacement, lieu de construction, année de construction, organisme agréé, classe, date de la dernière inspection par l'organisme agréé,

Art. 5.3.12. Machtigingen

De Koning kan erkende organisaties machtigen ten behoeve van de Scheepvaartcontrole de door Koning aangewezen werkzaamheden voor de uitvoering van deze titel te verrichten.

BOEK 6 – BEVRACHTING EN VERVOER

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Afdeling 1 – Rompbevrachting

Art. 6.1.1. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op rompbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een zeeschip gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen

Art. 6.1.2. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op rompbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.1.3. Vermeldingen

§ 1. De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het zeeschip: naam, roepnaam, identificatienummer, vlag, thuishaven, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, bouwplaats, bouwjaar, erkende organisatie, klasse, datum van de laatste inspectie door de

hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités ;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le prix du loyer ;

7° le courtage ;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

Art. 6.1.4. Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le navire de mer soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du navire prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le navire de mer et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le navire de mer dispose de tous les documents de navigation exigés par l'état du pavillon et l'organisme agréé.

Art. 6.1.5. Moment de livraison

Sans autorisation de l'affréteur, le navire de mer ne peut pas être livré avant le premier moment prévu pour la livraison.

erkende organisatie, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het zeeschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

Art. 6.1.4. Levering

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het zeeschip bij levering zeewaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het zeeschip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het zeeschip beschikt over alle scheepsdocumenten die worden vereist door de vlagstaat en de erkende organisatie.

Art. 6.1.5. Leveringstijdstip

Zonder instemming van de bevrachter mag het zeeschip niet worden geleverd vóór het vroegste tijdstip voor levering.

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable pour ne pas livrer le navire de mer après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit informer l'affréteur du moment prévu pour la livraison.

Art. 6.1.6. Résiliation

§ 1. Si le navire de mer n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat dans les trente-six heures qui suivent l'expiration de ce moment-là.

§ 2. Si le fréteur prévoit que le navire de mer ne sera pas prêt au dernier moment prévu pour la livraison, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où il est prévu que le navire soit prêt et proposer à l'affréteur de résilier le contrat ou d'accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les cent soixante-huit heures qui suivent la réception du message du fréteur ou dans les trente-six heures qui suivent la date de résiliation, en fonction du moment qui tombe le plus tôt. Si l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice d'autres actions de l'affréteur à l'encontre du fréteur.

Art. 6.1.7. Restrictions d'utilisation

Le navire de mer doit être utilisé dans le cadre d'une entreprise légitime et pour le transport d'une cargaison appropriée et licite, dans la zone de navigation autorisée.

Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas utiliser le navire de mer d'une manière qui ne correspond pas à la police d'assurance.

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het zeeschip niet te leveren na het laatste tijdstip voor levering.

De vervrachter moet de bevrachter van het verwachte tijdstip van levering op de hoogte brengen.

Art. 6.1.6. Opzegging

§ 1. Ingeval het zeeschip niet is geleverd op het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst binnen de zesendertig uur na het verstrijken van dat tijdstip opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter voorziet dat het zeeschip niet op het laatste tijdstip voor levering gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het schip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen honderdachtenzestig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter of binnen zesendertig uur na de opzegdatum, naargelang welk tijdstip het vroegste valt. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid.

De voorgaande leden gelden onverminderd andere vorderingen van de bevrachter tegen de vervrachter.

Art. 6.1.7. Gebruiksbeperkingen

Het zeeschip moet worden gebruikt in een wettig bedrijf en voor het vervoer van geschikte en wettige lading, binnen het toegelaten vaargebied.

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het zeeschip niet gebruiken op een wijze die niet overeenstemt met de verzekeringspolis.

Le navire de mer ne peut pas être utilisé pour le transport de combustibles nucléaires ou encore de produits radioactifs ou de déchets.

Art. 6.1.8. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du navire de mer lors de la livraison et de la restitution est constaté par deux experts, le fréteur et l'affréteur en désignant chacun un.

Les coûts de l'examen lors de la livraison sont supportés par le fréteur et ceux lors de la restitution par l'affréteur.

Art. 6.1.9. Examen durant l'affrètement

À la condition qu'il en avertisse préalablement l'affréteur, le fréteur peut examiner ou faire examiner le navire de mer à tout moment afin de vérifier l'état d'entretien et de réparation ou pour un autre motif, pour autant toutefois que l'utilisation normale n'en soit pas inutilement entravée.

À moins que des réparations ou un entretien ne s'avèrent nécessaires, les coûts de l'examen sont supportés par le fréteur.

La durée de l'examen fait partie de la durée en cours du contrat.

Le fréteur peut examiner les journaux de bord du navire et demander des renseignements complets concernant des accidents et dommages.

Art. 6.1.10. Accessoires du navire

Conjointement avec le fréteur, l'affréteur dresse un inventaire des accessoires du navire lors de la livraison et de la restitution.

L'affréteur et le fréteur se paient mutuellement la valeur de marché des biens de consommation se trouvant à bord lors de la livraison et de la restitution.

Het zeeschip mag niet worden gebruikt voor het vervoer van kernbrandstof, radioactieve producten of afval.

Art. 6.1.8. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het zeeschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door twee deskundigen, van wie de vervrachter en de bevrachter er elk één aanduiden.

De kosten van het onderzoek bij levering worden gedragen door de vervrachter, deze bij teruggave door de bevrachter.

Art. 6.1.9. Onderzoek tijdens de bevrachting

Mits hij de bevrachter op voorhand verwittigt, mag de vervrachter het zeeschip op elk tijdstip onderzoeken of laten onderzoeken ten einde de staat van onderhoud en herstelling na te gaan of om een andere reden, voor zover het normale gebruik daardoor niet nodeloos wordt gehinderd.

Tenzij herstelling of onderhoud noodzakelijk blijkt, worden de kosten van het onderzoek gedragen door de vervrachter.

De duur van het onderzoek maakt deel uit van de lopende duur van de overeenkomst.

De vervrachter mag de scheepsdagboeken onderzoeken en volledige inlichtingen over ongevallen en schade opvragen.

Art. 6.1.10. Scheepstoebehoren

Samen met de vervrachter stelt de bevrachter bij levering en teruggave een inventaris op van het scheepstoebehoren.

De bevrachter en de vervrachter betalen elkaar de marktwaarde van de zich bij aflevering respectievelijk inlevering aan boord bevindende verbruiksgoederen.

L'affréteur doit veiller à ce que toutes les pièces de rechange présentes et utilisées lors de la livraison aient été remplacées lors de la restitution.

Art. 6.1.11. Entretien et exploitation

§ 1. Pendant la durée du contrat, le navire de mer se trouve en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affréteur doit entretenir le navire de mer et les accessoires du navire dans un bon état de réparation, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du navire de mer et veiller à ce que tous les certificats nécessaires restent valables.

L'affréteur doit veiller à ce que les sûretés financières ou couvertures requises en matière de responsabilité à l'égard de tiers soient disponibles.

§ 2. L'affréteur doit équiper le navire de mer en personnel à ses frais et par son propre fait. Il doit également l'approvisionner, le conduire, l'exploiter et, chaque fois que cela est nécessaire, le réparer.

L'affréteur assume toutes les charges et tous les coûts, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation du navire de mer, notamment les indemnités à l'État du pavillon et les taxes étrangères.

Le capitaine et l'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le fréteur.

§ 3. L'affréteur informe raisonnablement le fréteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

De bevrachter zorgt ervoor dat alle bij aflevering aanwezige en gebruikte wisselstukken bij inlevering vervangen zijn.

Art. 6.1.11. Onderhoud en uitbating

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst bevindt het zeeschip zich in het volle bezit van de bevrachter, en staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het zeeschip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat van herstelling, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het zeeschip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat ter zake van aansprakelijkheid tegenover derden de vereiste financiële zekerheden of dekkingen voorhanden zijn.

§ 2. De bevrachter moet het zeeschip op zijn kosten en door zijn toedoen bemannen, bevoorraden, besturen, uitbaten en, telkens wanneer nodig, herstellen.

De bevrachter staat in voor alle lasten en kosten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating van het zeeschip, waaronder vlagstaatvergoedingen en buitenlandse heffingen.

De kapitein en de bemanning zijn voor alle doeleinden aangestelden van de bevrachter, zelfs wanneer zij werden aangeduid door de vervrachter.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogdokking en belangrijke herstellingen.

§ 4. L'affréteur peut, à ses frais, peindre le navire de mer dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au navire de mer et à ses accessoires. Le fréteur peut imposer que ces modifications aient été retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affréteur peut utiliser tous les éléments et accessoires du navire, étant entendu qu'il doit remplacer ou réparer les éléments usés ou endommagés.

§ 7. L'affréteur doit maintenir la coque sous l'eau en bon état et, à cet effet, il mettra au besoin le navire de mer en cale sèche.

Art. 6.1.12. Prix du loyer

L'affréteur doit payer le prix du loyer à temps au fréteur.

Le prix du loyer doit être acquitté mensuellement, trente jours au préalable, et la première fois, au moment de la livraison.

Le prix du loyer n'est pas dû si le navire est considéré comme perdu ou est sans nouvelles depuis dix jours.

Art. 6.1.13. Hypothèque sur navire

Sans autorisation de l'affréteur, qui ne peut pas déraisonnablement la refuser, le fréteur ne peut constituer aucune hypothèque sur le navire de mer.

Art. 6.1.14. Assurance

L'affréteur doit veiller à ce que le navire de mer reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des

§ 4. De bevrachter mag het zeeschip op zijn kosten schilderen in zijn kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en zijn eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het zeeschip en het scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, met dien verstande dat hij versleten of beschadigde zaken moet vervangen of herstellen.

§ 7. De bevrachter moet het onderwaterschip in goede staat houden en zet het zeeschip daartoe zo nodig droog.

Art. 6.1.12. Huurprijs

De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.

De huurprijs moet worden voldaan per maand, dertig dagen op voorhand, en de eerste maal op het tijdstip van levering.

De huurprijs is niet verschuldigd ingeval het schip tien dagen als verloren wordt beschouwd of zonder tijdingen is.

Art. 6.1.13. Scheepshypotheek

Zonder toestemming van de bevrachter, welke niet onredelijk mag worden geweigerd, mag de vervrachter op het zeeschip geen hypotheek vestigen.

Art. 6.1.14. Verzekering

De bevrachter moet het zeeschip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading,

tiers ainsi qu'en ce qui concerne les assurances obligatoires.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affréteur, au fréteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le fréteur et l'affréteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

Art. 6.1.15. Restitution

L'affréteur doit restituer le navire dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le fréteur.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

Art. 6.1.16. Sûretés

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le navire de mer ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

L'affréteur doit appliquer sur le navire une communication clairement visible indiquant les droits et le titre du fréteur.

Art. 6.1.17. Garantie et saisie

§ 1. L'affréteur doit indemniser le fréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du navire, et doit le garantir contre les conséquences de toute sûreté qui pourrait grever le navire de mer des suites de cette exploitation. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire, l'affréteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet.

L'affréteur garantit le fréteur contre toutes les conséquences et responsabilités qui découlent de la

verontreiniging en schade aan derden en verplichte verzekeringen.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter, de vervrachter als, in voorkomend geval, de hypotheekhouder begunstigen.

De vervrachter en de bevrachter moeten elkaar alle in het raam van de verzekering vereiste inlichtingen en stukken verschaffen.

Art. 6.1.15. Teruggave

De bevrachter moet het schip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

Art. 6.1.16. Zekerheidsrechten

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het zeeschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

De bevrachter moet op het schip een duidelijk zichtbare mededeling aanbrengen waaruit de rechten en de titel van de vervrachter blijken.

Art. 6.1.17. Vrijwaring en beslag

§ 1. De bevrachter moet de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het schip ontstaan, en moet hem vrijwaren tegen de gevolgen van elke zekerheid die het zeeschip ingevolge deze uitbating mocht bezwaren. In geval van beslag of aanhouding moet de bevrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen.

De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden die ontstaan ingevolge de ondertekening van cognossementen

signature de connaissements ou d'autres documents par le capitaine, les officiers ou agents.

§ 2. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire suite à des revendications à l'encontre du fréteur, le fréteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet. Dans ce cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur pour toute perte, tout dommage et tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie ou de l'immobilisation du navire.

Art. 6.1.18. Privilège sur la cargaison

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

Art. 6.1.19. Assistance

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affréteur.

L'affréteur assume le dommage provoqué des suites de l'assistance ou du remorquage.

Art. 6.1.20. Enlèvement d'épaves

L'affréteur doit indemniser et garantit le fréteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

Art. 6.1.21. Avarie commune

Le fréteur ne contribue pas à une avarie commune.

Art. 6.1.22. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1er. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le fréteur ne peut pas vendre le navire.

of andere documenten door de kapitein, officieren of agenten.

§ 2. Ingeval van beslag of aanhouding ten gevolge van aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen. In dit geval moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten, met inbegrip van betaalde huur, die rechtstreeks uit het beslag of de aanhouding voortvloeien.

Art. 6.1.18. Ladingvoorrecht

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.

Art. 6.1.19. Berging

Berg- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

De bevrachter staat in voor schade veroorzaakt door het bergen of slepen.

Art. 6.1.20. Wrakkenruiming

De bevrachter moet de vervrachter vergoeden en vrijwaren voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

Art. 6.1.21. Averij-grosse

De vervrachter draagt niet bij in averij-grosse.

Art. 6.1.22. Overdracht, onderbevrachting en verkoop

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het schip niet verkopen.

Art. 6.1.23. Contrat de transport

L'affréteur doit veiller à ce que tous les documents de transport et billets de passage mentionnent l'application, selon le cas, soit des Règles de La Haye et de Visby, soit de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre 2 du présent livre, soit de la Convention PAL, soit de la sous-section 1 de la section 2 du présent chapitre, soit d'un régime légal équivalent.

Art. 6.1.24. Réquisition et expropriation

§ 1. En cas de réquisition, le contrat reste en vigueur, mais l'indemnité payée par l'autorité requérante revient à l'affréteur.

§ 2. En cas d'expropriation, le contrat est résilié de plein droit, mais le prix du loyer dû reste acquis.

Art. 6.1.25. Guerre

§ 1. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le navire de mer dans des zones où le navire, la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Le navire de mer ne peut pas transporter de marchandises de contrebande, rompre un blocus ou naviguer à des endroits où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. Si une guerre éclate entre deux ou plusieurs membres permanents du Conseil de Sécurité des Nations Unies, ou une guerre dont on peut raisonnablement attendre des répercussions significatives sur l'exécution du contrat d'affrètement, chacune des parties peut résilier le contrat.

Art. 6.1.23. Vervoerovereenkomst

De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle vervoersdocumenten en passagebiljetten wordt bedongen dat, naargelang het geval, hetzij de Regels van Den Haag en Visby, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van dit boek, hetzij het PAL-Verdrag, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van dat hoofdstuk, hetzij een gelijkwaardige wettelijke regeling van toepassing is.

Art. 6.1.24. Opeising en onteigening

§ 1. Ingeval van opeising blijft de overeenkomst gelden, maar komt een door de opeisende overheid betaalde vergoeding toe aan de bevrachter.

§ 2. Ingeval van onteigening wordt de overeenkomst van rechtswege beëindigd, maar blijft de verschuldigde huurprijs verworven.

Art. 6.1.25. Oorlog

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het zeeschip niet doen varen in gebieden waarin het schip, de lading, de bemanning of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

§ 2. Het zeeschip mag geen smokkelwaar aan boord nemen, een blokkade breken of varen waar het onderhevig kan zijn aan zoeking of verbeurdverklaring door oorlogvoerenden.

§ 3. Ingeval een oorlog uitbreekt tussen twee of meer permanente leden van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties, of een oorlog die naar redelijke verwachting een betekenisvolle weerslag op de uitvoering van de bevrachtingsovereenkomst heeft, mag elke partij de overeenkomst beëindigen.

Art. 6.1.26. Courtage

Le fréteur doit indemniser le courtier pour ses frais et lui payer un salaire raisonnable.

Art. 6.1.27. Résiliation

§ 1. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le prix du loyer ;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance ; ou

3° d'entretenir le navire et les accessoires du navire.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, des suites d'un manquement dans le chef du fréteur et malgré une mise en demeure, il ne peut pas utiliser le navire de mer pendant quatorze jours ou plus.

§ 3. Le contrat sera réputé avoir été résilié lorsque le navire de mer a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale.

§ 4. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du navire dans le port actuel ou le premier port suivant.

§ 5. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

Art. 6.1.28. Nouveau bâtiment

Si le navire de mer est un nouveau bâtiment construit conformément au contrat de construction, aux normes, aux spécifications et aux plans convenus entre le fréteur et le chantier naval, ceux-

Art. 6.1.26. Makelaarsloon

De vervrachter moet de makelaar vergoeden voor zijn kosten en hem een redelijk loon betalen.

Art. 6.1.27. Beëindiging

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het schip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer hij, ingevolge een tekortkoming van de vervrachter en ondanks een ingebrekestelling, het zeeschip niet kan gebruiken gedurende veertien dagen of meer.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het zeeschip volledig verloren is of wanneer het schip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen.

§ 4. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het schip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

§ 5. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en aan de vorderingen welke zij desgevallend bezitten.

Art. 6.1.28. Nieuwbouw

Ingeval het zeeschip een nieuwbouwschip is dat wordt gebouwd overeenkomstig de bouwovereenkomst, de normen, de specificaties en de plannen overeengekomen tussen de

ci ne peuvent pas être modifiés sans l'autorisation de l'affréteur.

Le navire de mer est livré à l'affréteur au moment de sa livraison par le chantier naval.

Art. 6.1.29. Location-vente

S'il a été convenu qu'à la fin du contrat l'affréteur rachète le navire de mer, celui-ci doit être livré à l'acheteur au moment où le contrat d'affrètement est terminé, à la condition que l'affréteur ait respecté toutes ses obligations.

Le vendeur garantit que le navire de mer est libre de toutes sûretés sur navire et autres charges.

Le risque de propriété est transféré au moment de la livraison.

Art. 6.1.30. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Section 2 – Affrètement à temps

Art. 6.1.31. Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement à temps ayant pour objet un navire de mer utilisé pour le transport de marchandises ou de

vervrachter en de scheepswerf, mogen deze niet zonder toestemming van de bevrachter worden gewijzigd.

Het zeeschip wordt aan de bevrachter geleverd op het ogenblik dat het door de scheepswerf wordt opgeleverd.

Art. 6.1.29. Huurkoop

Ingeval is overeengekomen dat de bevrachter het schip bij het einde van de overeenkomst koopt, moet het zeeschip aan de koper worden geleverd op het ogenblik dat de bevrachtingsovereenkomst wordt beëindigd, op voorwaarde dat de bevrachter al zijn verplichtingen is nagekomen.

De verkoper waarborgt dat het zeeschip vrij is van alle scheepszekerheidsrechten en andere lasten.

Het eigendomsrisico gaat over bij de levering.

Art. 6.1.30. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Afdeling 2 – Tijdbevrachting

Art. 6.1.31. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op tijdbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een zeeschip gebruikt voor het vervoer van

passagersnavire estuarien. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 6.1.32. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement à temps.

Art. 6.1.33. Mentions

§ 1. Le contrat d'affrètement à temps mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, déplacement, lieu de construction, année de construction, organisme agréé, classe, date de la dernière inspection par l'organisme agréé, vitesse et consommation ;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le prix du loyer ;

7° le courtage ;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

goederen of passagiers. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Art. 6.1.32. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op tijdbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.1.33. Vermeldingen

§ 1. De tijdbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het zeeschip: naam, roepnaam, identificatienummer, vlag, thuishaven, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, bouwplaats, bouwjaar, erkende organisatie, klasse, datum van de laatste inspectie door de erkende organisatie, snelheid en verbruik;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het zeeschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

Art. 6.1.34. Durée

Le navire de mer est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours à partir de la livraison.

Art. 6.1.35. Zone de navigation

Le navire de mer doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime et entre des ports ou endroits sûrs situés dans le cadre de la zone de navigation convenue, conformément aux indications de l'affréteur.

Art. 6.1.36. Postes d'amarrage

Le navire de mer doit être chargé et déchargé à des lieux de mouillage, des postes à quai ou à d'autres endroits sûrs indiqués par l'affréteur, étant entendu que le navire doit pouvoir y accéder, y séjourner et les quitter à tout moment, de manière sûre et à flot.

Art. 6.1.37. Sous-affrètement

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le navire de mer.

Art. 6.1.38. Livraison

§ 1. Le fréteur doit livrer le navire de mer dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue.

§ 2. À la livraison, le navire de mer doit être en état de navigabilité et approprié pour le service, et pourvu d'eaux de ballast, d'une puissance suffisante pour desservir l'outillage de manutention des marchandises, et muni d'un capitaine et d'un équipage qui répondent aux exigences posées par la Convention STCW pour un navire du tonnage concerné.

§ 3. Les cales du navire de mer doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

§ 4. Le fréteur doit informer l'affréteur de l'itinéraire du navire de mer et l'informer avant son

Art. 6.1.34. Duur

Het zeeschip wordt vervracht voor de bedongen tijd, die ingaat vanaf de levering.

Art. 6.1.35. Vaargebied

Het zeeschip moet worden uitgebaat in een wettig bedrijf en tussen veilige havens of plaatsen gelegen binnen het overeengekomen vaargebied, overeenkomstig de aanwijzingen van de bevrachter.

Art. 6.1.36. Ligplaatsen

Het zeeschip moet worden geladen en gelost op veilige ankerplaatsen, ligplaatsen of andere plaatsen aangewezen door de bevrachter, met dien verstande dat het schip veilig en te allen tijde vlottend moet kunnen binnenvaren, liggen en vertrekken.

Art. 6.1.37. Onderbevrachting

Onverminderd zijn verplichtingen onder de bevrachtingsovereenkomst, mag de bevrachter het zeeschip ondervervrachten.

Art. 6.1.38. Levering

§ 1. De vervrachter moet het zeeschip leveren in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens.

§ 2. Het zeeschip moet bij levering zeewaardig en geschikt voor de dienst zijn, en voorzien zijn van ballastwater, voldoende vermogen om de goederenbehandelingstuigen te bedienen, en een kapitein en een bemanning die beantwoorden aan de door het STCW-Verdrag voor een schip van de betrokken tonnenmaat gestelde eisen.

§ 3. De ruimen van het zeeschip moeten zuiver zijn en klaar om lading aan boord te nemen.

§ 4. De vervrachter moet de bevrachter op de hoogte houden van de reisroute van het zeeschip

arrivée au lieu de livraison du moment prévu, puis du moment définitif de livraison.

§ 5. En acceptant le navire de mer, l'affréteur ne renonce pas à ses droits envers le fréteur.

Art. 6.1.39. Livraison et résiliation

Si le navire de mer n'a pas été livré avant le dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat.

Art. 6.1.40. Restitution

§ 1. L'affréteur doit restituer le navire de mer au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

§ 2. L'affréteur doit informer le fréteur de l'itinéraire du navire de mer et l'informer avant son arrivée au lieu de restitution du moment prévu, puis du moment définitif de livraison.

§ 3. En acceptant le navire de mer, le fréteur ne renonce pas à ses droits envers l'affréteur.

Art. 6.1.41. Examen lors de la livraison et de la restitution

Avant la livraison et la restitution, les parties désignent chacune pour leur compte un expert.

Ces experts mènent au plus tard dans le premier port de chargement ou dans le dernier port de déchargement un examen commun afin de vérifier la quantité de carburant et l'état du navire de mer. Ils dressent un rapport à ce sujet.

La partie qui n'a pas été représentée lors de l'examen ou de la signature de ce dernier rapport y est néanmoins liée.

en hem voor de aankomst ervan in de plaats van levering op de hoogte stellen van het verwachte en vervolgens van het definitieve tijdstip van levering.

§ 5. Door het zeeschip te aanvaarden doet de bevrachter van zijn rechten tegenover de vervrachter geen afstand.

Art. 6.1.39. Levering en beëindiging

Ingeval het zeeschip niet is geleverd vóór het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst beëindigen.

Art. 6.1.40. Teruggave

§ 1. De bevrachter moet het zeeschip aan de vervrachter teruggeven in dezelfde staat, rekening houdend met normale sleet.

§ 2. De bevrachter moet de vervrachter op de hoogte houden van de reisroute van het zeeschip en hem voor de aankomst ervan in de plaats van teruggave in kennis stellen van het verwachte en vervolgens van het definitieve tijdstip van levering.

§ 3. Door het zeeschip te aanvaarden doet de vervrachter van zijn rechten tegenover de bevrachter geen afstand.

Art. 6.1.41. Onderzoek bij levering en teruggave

Voorafgaand aan levering en teruggave duiden de partijen elk voor hun rekening een deskundige aan.

Ten laatste in de eerste laadhaven respectievelijk in de laatste loshaven voeren deze deskundigen een gemeenschappelijk onderzoek uit teneinde de hoeveelheid brandstof en de staat van het zeeschip na te gaan. Zij stellen daarover een verslag op.

De partij die bij het onderzoek of de ondertekening van dit laatste verslag niet is vertegenwoordigd, is er desalniettemin door gebonden.

La perte de temps résultant de l'examen lors de la livraison est pour le compte du fréteur ; celle résultant de l'examen lors de la restitution est pour le compte de l'affréteur.

Art. 6.1.42. Charges du fréteur

§ 1. Le fréteur doit veiller à l'assurance du navire de mer et à tous les provisions de bord nécessaires et les payer ; il doit également payer les salaires et charges concernant l'équipage ; de plus, il doit maintenir la classe du navire, conserver dans un état convenable la coque, les engins et l'équipement avant et pendant le service, et le munir d'un capitaine et d'un équipage complet.

§ 2. Le fréteur doit mettre à disposition tous les certificats qui sont requis pour une navigation légale, et veiller à ce qu'ils restent valables pendant la durée de l'affrètement.

Le fréteur doit également veiller aux certificats de responsabilité financière pour la pollution par les hydrocarbures qui sont requis au début de l'affrètement.

§ 3. À la demande de l'affréteur, le navire doit être actif jour et nuit, conformément aux règles locales en matière de travail portuaire.

Art. 6.1.43. Charges de l'affréteur

L'affréteur doit assurer les carburants et les payer ; il paie également les charges portuaires, tous les frais de communication relatifs à ses affaires, droits de pilotage, de canal et de remorquage, frais d'agence et de courtage ainsi que les prélèvements consulaires ; les frais d'escale dont le navire est responsable, sont toutefois à la charge du fréteur.

La fumigation nécessaire pour cause de maladie de l'équipage ou de contamination avant la livraison est pour le compte du fréteur ; celle nécessaire suite à la cargaison transportée lors de l'affrètement ou

Tijdverlies ingevolge het onderzoek bij levering is voor rekening van de vervrachter; tijdverlies ingevolge het onderzoek bij teruggave is voor rekening van de bevrachter.

Art. 6.1.42. Lasten van de vervrachter

§ 1. De vervrachter moet zorgen voor de verzekering van het zeeschip en voor alle noodzakelijke scheepsvoorraad, en deze betalen; evenzo moet hij de lonen en lasten betreffende de bemanning betalen; voorts moet hij de klasse van het schip in stand houden, de romp, tuigen en uitrusting voor en tijdens de dienst in een doelmatige staat houden, en voor een kapitein en een volledige bemanning zorgen.

§ 2. De vervrachter moet alle certificaten ter beschikking stellen welke voor een wettige vaart vereist zijn, en ervoor zorgen dat ze tijdens de duur van de bevrachting geldig blijven.

De vervrachter moet eveneens zorgen voor de certificaten van financiële aansprakelijkheid voor olieverontreiniging welke vereist zijn bij de aanvang van de bevrachting.

§ 3. Op verzoek van de bevrachter moet het schip dag en nacht werken, in overeenstemming met de plaatselijke regels inzake havenarbeid.

Art. 6.1.43. Lasten van de bevrachter

De bevrachter moet zorgen voor de brandstoffen en deze betalen; evenzo betaalt hij havenlasten, alle communicatiekosten betreffende zijn zaken, loods- kanaal- en sleepgelden, agentuur- en makelaarslonen en consulaire heffingen; kosten van een havenaanloop waarvoor het schip verantwoordelijk is, zijn evenwel ten laste van de vervrachter.

Fumigatie nodig wegens ziekte van de bemanning of besmetting voor de levering is voor rekening van de vervrachter; fumigatie nodig in wegens de tijdens de bevrachting vervoerde lading of

concernant les escales est pour le compte de l'affréteur.

L'affréteur doit assurer le matériel d'arrimage et de sécurisation, et le payer.

Art. 6.1.44. Accomplissement du voyage

§ 1. Sans préjudice de l'article 6.1.74, le capitaine doit accomplir les voyages avec une bonne progression et prêter toute l'assistance d'usage avec son équipage.

Le capitaine doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires et se trouve, nonobstant sa désignation par le fréteur, sous le commandement de l'affréteur en ce qui concerne l'exploitation et la représentation.

Sous la surveillance du capitaine, mais à ses propres risques et dépens, l'affréteur exécute toutes les activités de manutention des marchandises, y compris l'arrimage et le marquage.

§ 2. Si l'affréteur a une raison fondée d'être insatisfait du capitaine ou des officiers, le fréteur doit mettre en place un examen et, le cas échéant, procéder au remplacement des personnes concernées.

Art. 6.1.45. Carburant

§ 1. L'affréteur et le fréteur doivent, respectivement, lors de la livraison ou de la restitution ou en cas de résiliation, reprendre le carburant présent à bord et le payer.

§ 2. Les réservoirs de carburant du navire sont à disposition de l'affréteur.

§ 3. Le fréteur ne peut pas refuser déraisonnablement à l'affréteur de prendre du carburant en vue de la livraison, pour autant que cela soit possible dans les ports d'escale et n'entrave pas l'exploitation normale du navire, et à la condition que l'affréteur assume tous les frais et dommages.

aangelopen havens is voor rekening van de bevrachter.

De bevrachter moet zorgen voor het stuw- en sjormateriaal en dit betalen.

Art. 6.1.44. Volbrenging van de reis

§ 1. Onverminderd artikel 6.1.74 moet de kapitein de reizen volbrengen met behoorlijke voortgang en met zijn bemanning alle gebruikelijke bijstand verlenen.

De kapitein moet beschikken over de nodige taalkennis en staat, niettegenstaande zijn aanduiding door de vervrachter, onder het bevel van de bevrachter wat betreft uitbating en vertegenwoordiging.

Onder toezicht van de kapitein maar op zijn eigen risico en kosten voert de bevrachter alle goederenbehandelingswerkzaamheden uit, met inbegrip van het stuwen en het markeren.

§ 2. Ingeval de bevrachter een gegronde reden heeft om ontevreden te zijn over de kapitein of de officieren, moet de vervrachter een onderzoek instellen en zo nodig tot vervanging van de betrokkenen overgaan.

Art. 6.1.45. Brandstof

§ 1. De bevrachter en de vervrachter moeten bij levering respectievelijk teruggave of beëindiging van elkaar de aan boord aanwezige brandstof overnemen en die betalen.

§ 2. De brandstoftanks van het schip staan ter beschikking van de bevrachter.

§ 3. De vervrachter mag de bevrachter niet onredelijk weigeren om brandstof in te nemen voor de levering, voor zover dat in de aanloophavens mogelijk is en het normale scheepsbedrijf niet hindert, en op voorwaarde dat de bevrachter alle kosten en schade op zich neemt.

Aux mêmes conditions, l'affréteur ne peut pas déraisonnablement refuser au fréteur de prendre du carburant en vue de la restitution.

§ 4. Le mécanicien en chef doit, lors de la consommation de carburant, collaborer avec les agents et fournisseurs de carburant.

Les échantillons de carburant doivent être prélevés conformément aux résolutions et directives de l'OMI en vigueur.

L'affréteur veille à ce que les fournisseurs de carburant répondent à l'alinéa précédent.

Les carburants aux propriétés différentes doivent être stockés dans des réservoirs différents.

§ 5. L'affréteur doit alimenter le navire en carburant approprié de la qualité convenue.

§ 6. L'affréteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, y compris l'élimination de ce carburant et son remplacement. Le fréteur n'est pas responsable de la diminution de vitesse, de l'augmentation de consommation, de la perte de temps ou d'autres conséquences.

§ 7. L'affréteur doit prendre à bord du carburant d'une qualité permettant d'observer les règles de la teneur en soufre établies par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci et veille à ce que les fournisseurs de carburant, exploitants de navires de ravitaillement et experts mis à contribution observent les règles et directives applicables ; il garantit le fréteur contre toute responsabilité et de toute sanction.

Le fréteur garantit que le navire est en état de respecter les règles applicables en matière de teneur en soufre.

§ 8. Lors de la restitution, le navire doit être pourvu de carburant de la même qualité et d'environ la

Onder dezelfde voorwaarden mag de bevrachter de vervrachter niet onredelijk weigeren om brandstof in te nemen voor de teruggave.

§ 4. De hoofdwerktuigkundige moet tijdens de brandstofinname samenwerken met de brandstofagenten en -leveranciers.

De brandstofstalen moeten worden genomen overeenkomstig de toepasselijke resoluties en richtsnoeren van de IMO.

De bevrachter staat ervoor in dat de brandstofleveranciers aan het vorige lid voldoen.

Brandstoffen met verschillende eigenschappen moeten in gescheiden tanks worden opgeslagen.

§ 5. De bevrachter moet het schip voorzien van geschikte brandstof van de overeengekomen hoedanigheid.

§ 6. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolge het aan boord nemen van brandstof die ongeschikt is of niet de overeengekomen hoedanigheid bezit, inbegrepen voor het verwijderen van deze brandstof en de vervanging ervan. De vervrachter is niet aansprakelijk voor vermindering van de snelheid, verhoogd verbruik, verloren tijd of andere gevolgen.

§ 7. De bevrachter moet brandstof aan boord nemen van een hoedanigheid die toelaat de bij of krachtens het MARPOL-Verdrag vastgestelde zwavelgehalteregels na te leven en staat ervoor in dat de door hem ingezette brandstofleveranciers, bunkerschipexploitanten en deskundigen de toepasselijke regels en richtsnoeren naleven; hij vrijwaart de vervrachter tegen elke aansprakelijkheid en bestraffing.

De vervrachter waarborgt dat het schip in staat is om de toepasselijke zwavelgehalteregels na te leven.

§ 8. Bij teruggave moet het schip voorzien zijn van brandstof van dezelfde hoedanigheid en ongeveer

même quantité qu'au moment de la livraison, étant entendu que le navire doit toujours pouvoir atteindre le port le plus proche où du carburant approprié est disponible.

Art. 6.1.46. Prix du loyer

L'affréteur doit payer le prix du loyer convenu, depuis la livraison jusqu'à la restitution du navire.

Sauf clause dérogatoire, le prix du loyer est dû par jour.

Art. 6.1.47. Paiement du prix du loyer

L'affréteur doit payer le prix du loyer au fréteur trente jours au préalable.

À défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le fréteur peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le navire de mer du service.

En cas de manquement de l'affréteur à payer le prix du loyer, le fréteur peut, sans préjudice du droit de mettre le navire de mer hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations ; la location se poursuit toutefois et l'affréteur est responsable de toutes les conséquences.

Art. 6.1.48. Nettoyage des cales

§ 1. L'affréteur peut demander au fréteur de charger l'équipage de nettoyer les cales entre les voyages, à la condition qu'il paie une indemnité convenue, que l'équipage puisse exécuter ce travail en toute sécurité et que les règles locales soient respectées. Le fréteur n'est pas responsable quand l'état des cales n'est pas accepté. Le temps nécessaire au nettoyage est pour le compte de l'affréteur.

§ 2. L'affréteur doit assurer les produits de nettoyage et les payer. Ces produits doivent

dezelfde hoeveelheid als bij levering, met dien verstande dat het schip steeds de meest nabije haven moet kunnen bereiken waar geschikte brandstof beschikbaar is.

Art. 6.1.46. Huurprijs

De bevrachter moet de overeengekomen huurprijs betalen, vanaf de levering tot de teruggave van het schip.

Behoudens afwijkend beding is de huurprijs verschuldigd per dag.

Art. 6.1.47. Betaling van de huurprijs

De bevrachter moet de huurprijs dertig dagen op voorhand aan de vervrachter betalen.

Bij gebreke van betaling na verloop van drie dagen volgend op een ingebrekestelling mag de vervrachter, onverminderd zijn recht op schadevergoeding, het zeeschip terugtrekken uit de dienst.

Bij elk in gebreke blijven van de bevrachter om de huurprijs te betalen mag de vervrachter, onverminderd het recht het zeeschip uit dienst te nemen, de uitvoering van al zijn verplichtingen opschorten; de huur loopt evenwel door en de bevrachter is aansprakelijk voor alle gevolgen.

Art. 6.1.48. Reiniging van de ruimen

§ 1. De bevrachter mag de vervrachter verzoeken de bemanning op te dragen tussen de reizen de ruimen te reinigen, op voorwaarde dat hij een overeengekomen vergoeding betaalt, de bemanning dit werk veilig kan uitvoeren en de plaatselijke regels worden nageleefd. De vervrachter is niet aansprakelijk wanneer de toestand van de ruimen niet wordt aanvaard. De voor de reiniging nodige tijd is voor rekening van de bevrachter.

§ 2. De bevrachter moet zorgen voor de reinigingsmiddelen en deze betalen. Deze middelen moeten voldoen aan de toepasselijke

répondre aux règles applicables fixées par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci.

§ 3. Tous les frais et le temps liés à l'élimination des restes de cargaison, produits de nettoyage et déchets sont à charge de l'affréteur.

L'élimination doit être exécutée conformément aux règles applicables, en particulier celles fixées par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci.

regels vastgesteld bij of krachtens het MARPOL-Verdrag.

§ 3. Alle kosten en tijd in verband met de verwijdering van ladingresten, reinigingsmiddelen en afval zijn ten laste van de bevrachter.

De verwijdering moet worden uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke regels, in het bijzonder deze vastgesteld bij of krachtens het MARPOL-Verdrag.

Art. 6.1.49. Service de routage météorologique

L'affréteur peut utiliser le service de routage météorologique de son choix.

Le capitaine doit suivre les procédures de reporting de ce service et, pour autant que la sécurité ne s'y oppose pas, suivre les recommandations de routage du service.

Art. 6.1.49. Weerrouteringsdienst

De bevrachter mag de weerrouteringsdienst van zijn keuze gebruiken.

De kapitein moet de verslaggevingsprocedures van deze dienst volgen en, voor zover de veiligheid zich daar niet tegen verzet, de routeringsaanbevelingen van de dienst opvolgen.

Art. 6.1.50. Espace d'un navire

§ 1. À l'exception des espaces nécessaires à l'équipage et à l'équipement du navire, les cales, pontées et autres espaces de chargement sont entièrement à disposition de l'affréteur.

§ 2. Si la cargaison est transportée en pontée, l'affréteur est responsable vis-à-vis du fréteur de tous les dommages occasionnés de ce fait au navire de mer. Les connaissements doivent être émis conformément à l'article 6.1.67, § 3.

Art. 6.1.50. Scheepsruimte

§ 1. Met uitzondering van de ruimten nodig voor de bemanning en de scheepsuitrusting zijn de ruimen, dekken en andere ladingruimten volledig ter beschikking van de bevrachter.

§ 2. Ingeval lading aan dek wordt vervoerd, is de bevrachter tegenover de vervrachter aansprakelijk voor alle daardoor aan het zeeschip berokkende schade. De cognossementen moeten worden uitgegeven in overeenstemming met artikel 6.1.67, § 3.

Art. 6.1.51. Subrécargue

L'affréteur peut désigner un subrécargue qui accompagne le navire de mer à ses risques et veille à ce que le voyage soit accompli avec une bonne progression. Le subrécargue est logé et nourri à titre gracieux. L'affréteur et le subrécargue doivent signer un abandon de recours comme recommandé par l'assureur P&I du navire de mer.

Art. 6.1.51. Ladingopzichter

De bevrachter mag een ladingopzichter aanduiden die het zeeschip op zijn risico vergezelt en erop toeziet dat de reis wordt volbracht met behoorlijke voortgang. De ladingopzichter geniet kosteloos logies en maaltijden. De bevrachter en de ladingopzichter moeten een afstand van verhaal ondertekenen zoals aanbevolen door de P&I-verzekeraar van het zeeschip.

Art. 6.1.52. Instructions de navigation et journaux de bord

L'affréteur doit fournir au capitaine en temps utile et par écrit toutes les instructions de navigation nécessaires. Le capitaine doit tenir les journaux de bord nécessaires, en donner l'accès et en fournir des copies à l'affréteur.

Art. 6.1.53. Cargaison dangereuse et exclue

Le navire de mer doit être utilisé en vue du transport d'une cargaison licite.

Une cargaison dangereuse ou nocive peut seulement être transportée conformément aux règles et aux recommandations des autorités compétentes de l'État du pavillon, des ports de chargement et de déchargement et des zones de transit.

Le transport d'armes et de munitions, de substances explosives et de matières nucléaires ou radioactives est interdit.

Art. 6.1.54. Interruption du prix du loyer

Le prix du loyer n'est pas dû pour la durée pendant laquelle le navire de mer n'est pas totalement actif, notamment dans les cas suivants : manque d'équipage ou grève de celui-ci, manque de provisions, incendie, pannes, dommages occasionnés à la coque, aux engins de propulsion ou équipements du navire, échouements, saisie non imputable à l'affréteur ou à un sous-affréteur, immobilisation par le contrôle de l'État du port ou d'autres autorités pour cause de défectuosité du navire de mer, avaries non imputables à une défectuosité de la cargaison, mise en cale sèche, nettoyage ou peinture de la coque sous l'eau et réparation.

Le prix du loyer n'est pas non plus dû en cas de déroutement contraire aux instructions de l'affréteur.

Art. 6.1.52. Vaaronderrichtingen en scheepsdagboeken

De bevrachter moet de kapitein tijdig en schriftelijk alle nodige vaaronderrichtingen verstrekken. De kapitein moet de nodige scheepsdagboeken bijhouden en er aan de bevrachter inzage en afschriften van verstrekken.

Art. 6.1.53. Gevaarlijke en uitgesloten lading

Het zeeschip moet worden gebruikt om wettige lading te vervoeren.

Gevaarlijke of schadelijke lading mag alleen worden vervoerd in overeenstemming met de regels en de aanbevelingen van bevoegde overheden van de vlagstaat, de laad- en loshavens en de doorvaren gebieden.

Het vervoer van wapens en munitie, ontplofbare stoffen en nucleaire of radioactieve stoffen is verboden.

Art. 6.1.54. Huurprijsonderbreking

De huurprijs is niet verschuldigd voor de tijd gedurende welke het zeeschip niet volledig werkzaam is, waaronder gevallen van gebrek aan of staking door de bemanning, gebrek aan voorraad, brand, stilvallen, schade aan de romp, voortbewegingstuigen of scheepsuitrusting, aan de grond lopen, beslag niet te wijten aan de bevrachter of een onderbevrachter, aanhouding door de havenstaatcontrole of andere overheden wegens gebreken van het zeeschip, averijen niet te wijten aan gebreken van de lading, droogzetten, reiniging of schilderen van het onderwaterschip en herstelling.

De huurprijs is evenmin verschuldigd in geval van koersafwijking in strijd met de onderrichtingen van de bevrachter.

Pendant la durée d'interruption du prix du loyer, tous les carburants sont à charge du fréteur.

Les contretemps et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation dans des ports et rivières peu profonds sont à charge de l'affréteur.

En cas de limitation de vitesse pendant le voyage à la suite d'une défectuosité de la coque, des engins de propulsion ou de l'équipement du navire, la perte de temps et les frais de carburants supplémentaires peuvent être déduits du prix du loyer.

Art. 6.1.55. Pollution

Le fréteur doit veiller à la couverture des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conformément aux conditions en usage proposées par les assureurs P&I, ainsi que pour les certificats appropriés.

Art. 6.1.56. Mise en cale sèche

Sauf cas d'urgence, le navire de mer ne peut pas être mis en cale sèche.

Art. 6.1.57. Perte totale

En cas de perte du navire de mer, les montants prépayés et non acquis sont immédiatement restitués à l'affréteur.

Art. 6.1.58. Exonérations

Le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle dans les cas suivants : aléas naturels inévitables ; fait d'ennemis ; incendie ; contrainte de prince, autorités ou peuple ; dangers et accidents de la mer, des rivières, des engins, des chaudières et de la navigation ; et les erreurs de navigation.

Art. 6.1.59. Sûretés

Tijdens de duur van de huurprijsonderbreking zijn alle brandstoffen ten laste van de vervrachter.

Oponthoud en kosten veroorzaakt door de weersomstandigheden of het varen op ondiepe havens en rivieren zijn ten laste van de bevrachter.

Ingeval de snelheid tijdens de reis wordt beperkt ingevolge gebreken van de romp, de voortbewegingstuigen of de scheepsuitrusting, mogen de verloren tijd en de kosten van bijkomende brandstoffen van de huurprijs worden afgetrokken.

Art. 6.1.55. Verontreiniging

De vervrachter moet zorgen voor dekking voor schade door olieverontreiniging, overeenkomstig de gebruikelijke voorwaarden aangeboden door de P&I-verzekeraars, alsook voor de passende certificaten.

Art. 6.1.56. Droogzetten

Tenzij in noodgevallen, mag het zeeschip niet worden drooggezet.

Art. 6.1.57. Volledig verlies

In geval van verlies van het zeeschip worden vooruitbetaalde en niet verworven bedragen onmiddellijk aan de bevrachter terugbetaald.

Art. 6.1.58. Ontheffingen

De vervrachter en de bevrachter zijn jegens elkaar van aansprakelijkheid ontheven in geval van onvermijdelijke natuurlijke toevallen, handelingen van vijanden, brand, dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden en het volk, alle gevaren en ongevallen van de zee, rivieren, werktuigen, ketels en de scheepvaart, en fouten bij de navigatie.

Art. 6.1.59. Zekerheidsrechten

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le navire de mer ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

Art. 6.1.60. Stocks

L'affréteur ne commande pas de stocks, d'accessoires ou de services à charge du fréteur.

Art. 6.1.61. Assistance

Toutes les épaves et la rémunération du chef d'assistance reviennent pour moitié au fréteur et à l'affréteur, déduction faite de leurs frais à tous deux et de la part destinée à l'équipage.

Art. 6.1.62. Avarie commune

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers.

L'affréteur doit veiller à ce que l'applicabilité des Règles d'York et d'Anvers soit stipulée dans tous les connaissements.

Le prix du loyer ne contribue pas à une avarie commune.

Art. 6.1.63. Navigation

Aucune des dispositions de la présente section ne peut être interprétée comme une remise de la gestion nautique à l'affréteur. Le fréteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières, comme s'il agissait pour son propre compte.

Art. 6.1.64. Créances relatives à la cargaison

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle aan de bevrachter toebehorende lading.

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het zeeschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

Art. 6.1.60. Voorraden

De bevrachter bestelt geen voorraden, benodigdheden of diensten ten laste van de vervrachter.

Art. 6.1.61. Berging

Alle wrakken en bergloon komt bij helften toe aan de vervrachter en de bevrachter, onder aftrek van beider kosten en het aandeel van de bemanning.

Art. 6.1.62. Averij-grosse

Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle cognossementen de toepasselijkheid van de Regels van York en Antwerpen wordt bedongen.

De huurprijs draagt niet in averij-grosse bij.

Art. 6.1.63. Navigatie

Geen bepaling van deze afdeling mag worden uitgelegd als een overgave van het rederschap aan de bevrachter. De vervrachter blijft verantwoordelijk voor de navigatie, daden van loodsen en slepers, verzekering, bemanning en alle andere aangelegenheden, alsof hij voor eigen rekening handelt.

Art. 6.1.64. Ladingvorderingen

Les créances d'indemnisation pour la perte ou les dommages survenus à la cargaison ou pour le retard sont réparties comme suit :

1° les créances résultant de l'innavigabilité ou d'une faute de navigation ou dans la gestion du navire de mer sont entièrement à charge du fréteur, sauf si ce dernier prouve que l'innavigabilité a été causée par le chargement, l'arrimage, le déchargement ou une autre opération de manutention de la cargaison, auquel cas le point 2° s'applique ;

2° les créances résultant du chargement, de l'arrimage, du déchargement, de l'entreposage ou de toute autre opération de manutention de la cargaison sont entièrement à charge de l'affréteur ;

3° les créances résultant de manquants ou de transport trop lointain sont pour moitié à charge du fréteur et de l'affréteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte du pillage ou d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de ce dernier ;

4° toutes les autres créances, y compris celles pour cause de retard, sont pour moitié à charge du fréteur et de l'affréteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de ce dernier.

Vorderingen tot vergoeding van verlies van of schade aan lading of vertraging worden als volgt toegerekend:

1° vorderingen voortspruitend uit onzeewaardigheid of een fout bij de navigatie of het beheer van het zeeschip zijn volledig ten laste van de vervrachter, tenzij deze laatste bewijst dat de onzeewaardigheid werd veroorzaakt door het laden, stuwen, lossen of anderszins behandelen van de lading, in welk geval het 2° van toepassing is;

2° vorderingen voortspruitend uit laden, stuwen, lossen, opslaan of anderszins behandelen van de lading zijn volledig ten laste van de bevrachter;

3° vorderingen voortspruitend uit manco's of teververvoer zijn bij helften ten laste van de vervrachter en de bevrachter, tenzij onweerlegbaar wordt bewezen dat de vordering voortspruit uit plundering dan wel uit een handeling of nalaten van één der partijen, haar aangestelden of onderaannemers, in welk geval de vordering volledig ten laste van deze laatste komt;

4° alle andere vorderingen, met inbegrip van vorderingen wegens vertraging, zijn bij helften ten laste van de vervrachter en de bevrachter, tenzij onweerlegbaar wordt bewezen dat de vordering voortspruit uit handeling of nalaten van één der partijen, haar aangestelden of onderaannemers, in welk geval de vordering volledig ten laste van deze laatste komt.

Art. 6.1.65. Outillage et projecteurs de manutention

Le fréteur doit entretenir l'outillage de manutention du navire de mer et mettre à disposition les projecteurs pour le travail de nuit. L'affréteur peut employer tout le gréement du navire et imposer du travail de jour et de nuit. Si l'outillage de manutention ne fonctionne pas, une interruption du prix du loyer s'applique à concurrence de la perte de temps et le fréteur doit payer la perte de temps

Art. 6.1.65. Behandelingstuig en -lichten

De vervrachter moet het behandelingstuig van het zeeschip onderhouden en de scheepslichten ter beschikking stellen voor nachtwerk. De bevrachter mag alle scheepstuig aanwenden en dag- en nachtwerk verlangen. Ingeval het behandelingstuig niet werkt, geldt ten belope van de verloren tijd een huurprijsonderbreking en moet de vervrachter het tijdverlet van de stuwadoor

du manutentionnaire, sauf si l'affréteur impose que le fréteur loue à ses frais d'outillage de manutention de remplacement, auquel cas aucune interruption du prix du loyer ne s'applique, sauf pour la perte de temps réelle.

Art. 6.1.66. Marchandises sèches en vrac et marchandises dangereuses

L'affréteur doit fournir conformément aux codes techniques établis par l'OMI les documents, certificats et données nécessaires concernant les marchandises sèches en vrac et les marchandises dangereuses.

Si l'affréteur ne respecte pas les codes visés à l'alinéa 1er, le capitaine peut refuser la cargaison.

Art. 6.1.67. Connaissements

§ 1. Le capitaine doit signer les connaissements et lettres de voiture conformément aux reçus de bord. Toujours conformément à ceux-ci et avec l'autorisation préalable du fréteur, l'affréteur ou son représentant peut toutefois signer des connaissements et lettres de voiture pour le compte du capitaine.

§ 2. L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les conséquences de la contradiction avec le contrat d'affrètement d'un connaissement ou d'une lettre de voiture signé par l'affréteur ou, à sa demande, par le capitaine.

§ 3. Les connaissements relatifs à un chargement en pontée doivent contenir une clause stipulant que les marchandises sont transportées en pontée aux risques et dépens de l'affréteur, du chargeur et du destinataire, sans la moindre responsabilité de quelconques pertes, dommages, frais ou retard à charge du navire ou du fréteur.

Art. 6.1.68. Connaissements électroniques

betalen, tenzij de bevrachter verlangt dat de vervrachter op zijn kosten vervangend behandelingstuig huurt, in welk geval geen huurprijsonderbreking intreedt, behalve voor de daadwerkelijk verloren tijd.

Art. 6.1.66. Droog stortgoed en gevaarlijke goederen

De bevrachter moet overeenkomstig de door de IMO vastgestelde technische codes de nodige documenten, certificaten en gegevens betreffende droog stortgoed en gevaarlijke goederen bezorgen.

Ingeval de bevrachter de door de in het eerste lid bedoelde codes niet naleeft, mag de kapitein de lading weigeren.

Art. 6.1.67. Cognossementen

§ 1. De kapitein moet cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen in overeenstemming met de stuurmansreçus. Steeds in overeenstemming met deze laatste en met voorafgaande machtiging van de vervrachter mag de bevrachter of zijn vertegenwoordiger evenwel cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen voor rekening van de kapitein.

§ 2. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle gevolgen van de strijdigheid met de bevrachtingsovereenkomst van een cognossement of een vrachtbrief die werd ondertekend door de bevrachter of, op diens verzoek, door de kapitein.

§ 3. Cognossementen betreffende deklading moeten een beding bevatten luidens welk de goederen aan dek worden vervoerd op risico en kosten van de bevrachter, de afzender en de ontvanger, zonder enige aansprakelijkheid voor welk verlies, schade, kosten of vertraging ook lastens het schip of de vervrachter.

Art. 6.1.68. Elektronische cognossementen

À la demande de l'affréteur, les connaissements, lettres de voiture et ordres de livraison sont émis, signés et transmis sous format électronique.

Aux frais de l'affréteur, le fréteur doit prendre part à cet effet à un système commercial électronique.

L'affréteur doit garantir le fréteur contre une responsabilité supplémentaire liée à l'utilisation de ce système, pour autant que ceci ne résulte pas de la négligence du fréteur.

Article 6.1.69. Contrat de transport

Dans le contrat d'affrètement, on présume la présence d'une clause stipulant que les connaissements sont soumis aux Règles de La Haye et Visby, et le transport de passagers à la Convention PAL.

Article 6.1.70. Guerre

§ 1. Si le capitaine estime que le navire de mer peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le navire de mer peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Le navire de mer n'est pas tenu de rompre un blocus ou de se rendre dans une zone où il risque d'être soumis à une confiscation.

Si le navire de mer se rend dans un lieu ou une zone tel que visé à l'alinéa 1er, l'affréteur doit rembourser au fréteur les primes d'assurance complémentaires, ainsi que les salaires ou indemnités additionnels de l'équipage.

§ 2. Le navire doit :

1° donner suite à des ordres, recommandations et conseils de l'État du pavillon ou d'autres autorités compétentes ;

Op verzoek van de bevrachter worden cognossementen, vrachtbrieven en volgbrieven uitgegeven, ondertekend en overgedragen in elektronische vorm.

Op kosten van de bevrachter moet de vervrachter daartoe deelnemen aan een elektronisch handelsstelsel.

De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren in verband met het gebruik van dat stelsel ontstane bijkomende aansprakelijkheid, voor zover die niet volgt uit nalatigheid van de vervrachter.

Artikel 6.1.69. Vervoerovereenkomst

In de bevrachtingsovereenkomst wordt vermoed een beding te zijn begrepen luidens welk de cognossementen onderworpen zijn aan de Regels van Den Haag en Visby, en het passagiersvervoer aan het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.70. Oorlog

§ 1. Ingeval de kapitein oordeelt dat het zeeschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan oorlogsrisico's of aan risico's van burgeroorlog, revolutie, terrorisme, blokkade of vergelijkbare gebeurtenissen, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven en mag het zeeschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

Het zeeschip is niet verplicht een blokkade te doorbreken of zich te begeven naar een gebied waar het kan worden geconfisceerd.

Ingeval het zeeschip zich begeeft naar een plaats of gebied als bedoeld in het eerste lid, moet de bevrachter aan de vervrachter de bijkomende verzekeringspremies terugbetalen, alsook de bijkomende lonen of vergoedingen van de bemanning.

§ 2. Het schip moet:

1° gevolg geven aan de bevelen, aanbevelingen en raadgevingen van de vlagstaat of andere bevoegde overheden;

2° respecter les exigences imposées par l'assureur du fréteur ;

3° respecter des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies ou d'autres autorités supranationales compétentes ;

4° si l'équipage ou d'autres personnes embarquées peuvent être appréhendés, faire escale dans un autre port ou remplacer l'équipage.

§ 3. Si le fréteur refuse de naviguer vers un port de chargement ou de déchargement, il doit en informer l'affréteur. L'affréteur peut alors désigner un autre port. À défaut de quoi, le fréteur peut décharger la cargaison aux frais et risques de l'affréteur dans un port sûr de son choix.

§ 4. L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les créances d'indemnisation en vertu d'un connaissement, d'une lettre de voiture ou d'un autre document de transport qui résultent de la route suivie par le navire conformément aux paragraphes précédents.

§ 5. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

Art. 6.1.71. Glaces

Le navire de mer ne doit pas se frayer de chemin à travers les glaces. Si le fréteur marque son accord, il peut toutefois suivre des brise-glaces.

Le navire de mer ne peut pas être forcé de naviguer dans un port ou une zone non libre de glaces ou d'y séjourner.

Art. 6.1.72. Réquisition

Si le navire de mer est réquisitionné par l'État du pavillon ou une autre autorité compétente, une interruption du prix du loyer s'applique et le prix du loyer payé par l'État du pavillon ou une autre autorité compétente revient le cas échéant au

2° de vereisten naleven die worden opgelegd door de verzekeraar van de vervrachter;

3° resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties of andere bevoegde supranationale overheden naleven;

4° ingeval de bemanning of andere opvarenden kunnen worden aangehouden, een andere haven aanlopen of de bemanning vervangen.

§ 3. Ingeval de vervrachter weigert naar een laad- of loshaven te varen, moet hij de bevrachter daarvan op de hoogte stellen. De bevrachter mag alsdan een andere haven aanduiden. Bij gebreke daarvan mag de vervrachter de lading op kosten en risico van de bevrachter lossen in een veilige haven van zijn keuze.

§ 4. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen tot schadevergoeding op grond van een cognossement, vrachtbrief of ander vervoersdocument welke voortvloeien uit de koers die het schip volgt in overeenstemming met de voorgaande paragrafen.

§ 5. Handelingen welke in overeenstemming met de voorgaande paragrafen wel of niet worden gesteld, gelden niet als koersafwijking.

Art. 6.1.71. IJs

Het zeeschip moet zich geen weg banen door het ijs. Ingeval de vervrachter daarmee instemt mag het evenwel ijsbrekers volgen.

Het zeeschip kan niet worden verplicht een niet-ijsvrije haven of een niet-ijsvrij gebied in te varen of er te verblijven.

Art. 6.1.72. Opeising

Ingeval het zeeschip door de vlagstaat of een andere bevoegde overheid wordt opgeëist, treedt een huurprijsonderbreking in en komt de desgevallend door de vlagstaat of andere bevoegde overheid betaalde huurprijs toe aan de vervrachter.

fréteur. La durée de la réquisition fait partie de la durée de l'affrètement.

Si la réquisition dure plus de quatre-vingt-dix jours, chaque partie peut résilier le contrat d'affrètement, sans qu'une indemnité ne soit due.

Art. 6.1.73. Dommages occasionnés par des manutentionnaires

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au navire par des manutentionnaires, à la condition que le capitaine en informe par écrit l'affréteur ou son représentant au plus tard dans les vingt-quatre heures du préjudice. En cas de vices cachés, la notification doit avoir lieu au plus tard au moment où ils ont pu être découverts en diligence raisonnable. La notification doit décrire précisément les dommages et l'affréteur doit être invité à désigner un expert pour constater l'ampleur du préjudice.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du navire de mer, l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption de prix du loyer ne s'applique.

Art. 6.1.74. Navigation à vitesse réduite

L'affréteur peut, sous réserve de ses obligations en lien avec la sécurité et l'environnement, donner au capitaine des instructions relatives à la navigation à vitesse réduite.

Le fréteur doit apporter la diligence nécessaire pour que la consommation de carburant du navire de mer soit limitée.

Le fréteur et l'affréteur doivent, par rapport à la limitation de consommation de carburant, se partager mutuellement leurs conclusions et bonnes pratiques.

De duur van de opeising telt mee als duurtijd van de bevrachting.

Ingeval de opeising langer duurt dan negentig dagen, mag elke partij de bevrachtingsovereenkomst beëindigen, zonder dat schadevergoeding verschuldigd is.

Art. 6.1.73. Stuwadoorsschade

De bevrachter moet de schade vergoeden die aan het schip wordt berokkend door stuwadoors, op voorwaarde dat de kapitein de bevrachter of zijn vertegenwoordiger ten laatste vierentwintig uur nadat de schade is ontstaan, daar schriftelijk van op de hoogte stelt. In geval van verborgen schade moet de kennisgeving ten laatste gebeuren op het ogenblik dat ze bij behoorlijke zorg ontdekt kon worden. De kennisgeving moet de schade nauwkeurig beschrijven en de bevrachter moet worden uitgenodigd een deskundige aan te stellen om de omvang van de schade vast te stellen.

Ingeval de schade de zeewaardigheid, de veiligheid van de bemanning of de bedrijfsklaarheid van het zeeschip in het gedrang brengt, moet de bevrachter onmiddellijk en op zijn kosten overgaan tot herstellingen, tijdens welke geen huurprijsonderbreking intreedt.

Art. 6.1.74. Vertraagd varen

De bevrachter mag de kapitein, onder voorbehoud van diens verplichtingen in verband met de veiligheid en het milieu, onderrichtingen in verband met vertraagd varen geven.

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden opdat het brandstofverbruik van het zeeschip wordt beperkt.

De vervrachter en de bevrachter moeten in verband met de beperking van het brandstofverbruik hun bevindingen en goede praktijken met elkaar delen.

L'affréteur doit veiller à ce que les alinéas précédents ou dispositions comparables soient repris dans des contrats de sous-affrètement et dans des contrats de transport.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat de voorgaande leden of vergelijkbare bepalingen worden opgenomen in onderbevrachtingsovereenkomsten en vervoerovereenkomsten.

Art. 6.1.75. Piraterie

§ 1. Si le capitaine estime que le navire de mer peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à la piraterie, au pillage avec violence ou à au détournement, il n'est pas tenu de s'y rendre, et peut laisser le navire de mer audit lieu ou dans ladite zone.

§ 2. Si le fréteur refuse de se rendre à un lieu ou dans une zone visé au paragraphe 1er, il doit en informer l'affréteur. L'affréteur peut alors donner d'autres instructions de voyage et doit garantir le fréteur contre les réclamations de porteurs de connaissement. La perte de temps causée en donnant suite à ces instructions n'entraîne pas une interruption du prix du loyer.

§ 3. Le navire de mer doit :

1° prendre des mesures préventives raisonnables pour protéger le navire de mer, l'équipage et la cargaison, y compris la détermination d'une nouvelle route, le convoiement, l'escorte, la non-navigation de jour ou de nuit, l'adaptation de la vitesse ou de la route, l'embarquement de personnel de sécurité ou l'apport d'équipements ;

2° respecter les exigences imposées par l'assureur du fréteur ;

3° donner suite à des ordres, recommandations et conseils de l'État du pavillon ou d'autres autorités compétentes ;

4° respecter des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies ou d'autres autorités supranationales compétentes ;

L'affréteur doit garantir le fréteur contre les réclamations de porteurs de connaissement ou de

Art. 6.1.75. Piraterij

§ 1. Ingeval de kapitein oordeelt dat het zeeschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan piraterij, gewelddadige roof of buitmaking, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven, en mag het zeeschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

§ 2. Ingeval de vervrachter weigert naar een plaats of gebied als bedoeld in paragraaf 1 te varen, moet hij de bevrachter daarvan op de hoogte stellen. De bevrachter mag alsdan andere reisonderrichtingen geven en moet de vervrachter vrijwaren tegen vorderingen van cognossementhouders. Tijdverlies veroorzaakt door aan deze onderrichtingen gevolg te geven leidt niet tot een huurprijsonderbreking.

§ 3. Het zeeschip moet:

1° redelijke preventieve maatregelen nemen ter bescherming van het zeeschip, de bemanning en de lading, inbegrepen het bepalen van een nieuwe koers, konvooivaren, escortering, niet overdag of 's nachts varen, het aanpassen van de snelheid of de koers, het inschepen van beveiligingspersoneel of het aanbrengen van uitrusting;

2° de vereisten naleven die worden opgelegd door de verzekeraar van de vervrachter;

3° gevolg geven aan de bevelen, aanbevelingen en raadgevingen van de vlagstaat of andere bevoegde overheden;

4° resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties of andere bevoegde supranationale overheden naleven;

De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen vorderingen van cognossementhouders of derden

tiers qui découlent de la route suivie par le navire conformément aux paragraphes précédents, sauf en cas de couverture d'assurance additionnelle.

§ 4. Si le navire de mer se rend vers un lieu ou une zone tel que visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, les frais supplémentaires et coûts de mesures préventives sont pour le compte de l'affréteur, et ce dernier doit rembourser les salaires ou indemnités complémentaires de l'équipage ainsi que les primes d'assurance additionnelles.

§ 5. Si le navire de mer est pris d'assaut par des pirates, la perte de temps est pour le compte de l'affréteur et aucune interruption du prix du loyer ne s'applique.

Si le navire est pris d'assaut par des pirates, le fréteur doit informer l'affréteur des tentatives de délivrance du navire. Le navire de mer reste en location et l'affréteur reste tenu par ses obligations, étant entendu qu'il ne doit aucun prix du loyer du nonante-et-unième jour qui suit la prise d'assaut du navire de mer jusqu'à sa délivrance, et que l'affréteur n'est pas responsable d'une restitution tardive.

§ 5. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

Art. 6.1.76. Interruptions de travail

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de tout autre problème en lien avec l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du prix du loyer.

Art. 6.1.77. Passagers clandestins

§ 1. Le fait que des passagers clandestins embarquent en se cachant dans la cargaison, dans des conteneurs ou par un autre moyen en lien avec la manutention de la cargaison vaut violation du contrat, dont l'affréteur est responsable. L'affréteur doit garantir le fréteur contre l'ensemble des

welke voortvloeien uit de koers die het schip in overeenstemming met de voorgaande paragrafen volgt, tenzij ingeval bijkomende verzekeringsdekking geldt.

§ 4. Ingeval het zeeschip zich begeeft naar een plaats of gebied als bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, zijn de bijkomende kosten en kosten van preventieve maatregelen voor rekening van de bevrachter, en moet deze laatste de bijkomende lonen of vergoedingen van de bemanning alsook de bijkomende verzekeringspremies terugbetalen.

§ 5. Ingeval het zeeschip wordt aangevallen door piraten is tijdverlies voor rekening van de bevrachter en treedt geen huurprijsonderbreking in.

Ingeval het schip door piraten wordt genomen moet de vervrachter de bevrachter op de hoogte houden van de pogingen om het schip vrij te krijgen. Het zeeschip blijft in huur en de bevrachter blijft gehouden door zijn verplichtingen, met dien verstande dat hij geen huurprijs verschuldigd is van de eenennegentigste dag na de neming van het zeeschip tot de vrijlating ervan, en dat de bevrachter niet aansprakelijk is voor laattijdige teruggave.

§ 5. Handelingen welke in overeenstemming met de voorgaande paragrafen wel of niet worden gesteld, gelden niet als koersafwijking.

Art. 6.1.76. Arbeidsonderbrekingen

In geval van staking, arbeidsonderbreking, boycot of enige andere moeilijkheid in verband met de tewerkstelling van de bemanning, geldt het tijdverlies als huurprijsonderbreking.

Art. 6.1.77. Verstekelingen

§ 1. Ingeval verstekelingen zich aan boord begeven door zich te verbergen in de lading, in laadkisten of met een ander middel in verband met ladingbehandeling, geldt zulks als een schending van de overeenkomst, waarvoor de bevrachter aansprakelijk is. De bevrachter moet de

créances, des frais, vivres et rapatriement compris, des pertes et des amendes. L'affréteur doit fournir au fréteur les sommes nécessaires à l'acquisition de cautions ou de sûretés. Le navire reste en location pendant la perte de temps.

§ 2. Dans des cas autres que ceux visés au paragraphe 1er, la montée à bord de passagers clandestins vaut violation du contrat, dont le fréteur est responsable. Le fréteur doit garantir l'affréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes, la perte de temps valant interruption du prix du loyer.

Art. 6.1.78. Contrebande

§ 1. Le fait que le capitaine ou les membres de l'équipage se rendent coupables de contrebande vaut violation du contrat, dont le fréteur est responsable. Le fréteur doit garantir l'affréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes, la perte de temps valant interruption du prix du loyer.

§ 2. Si des stupéfiants ou d'autres substances illicites non déclarées comme cargaison sont cachés à bord de la cargaison, dans des conteneurs ou par un autre moyen en lien avec la manutention de la cargaison, ceci vaut violation du contrat, dont l'affréteur est responsable. L'affréteur doit garantir le fréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes. L'affréteur doit fournir au fréteur les sommes nécessaires à l'acquisition de cautions ou de sûretés. Le navire reste en location pendant la perte de temps.

Art. 6.1.79. Code ISM

Le fréteur doit veiller à ce que le navire et la compagnie maritime répondent au Code ISM. Sur demande, il doit fournir à l'affréteur une copie des certificats et autres pièces délivrés conformément à ce code. La perte, les dommages, les frais et le

vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, met inbegrip van levensonderhoud en repatriëring, verliezen en boetes. De bevrachter moet de vervrachter van de nodige sommen voorzien om borgsommen of zekerheden te verschaffen. Het schip blijft gedurende het tijdverlies in huur.

§ 2. In andere gevallen dan deze bedoeld in paragraaf 1 geldt het aan boord komen van verstekelingen als een schending van de overeenkomst, waarvoor de vervrachter aansprakelijk is. De vervrachter moet de bevrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, verliezen en boetes, en het tijdverlies geldt als huurprijsonderbreking.

Art. 6.1.78. Smokkel

§ 1. Ingeval de kapitein of bemanningsleden zich schuldig maken aan smokkel, geldt zulks als een schending van de overeenkomst, waarvoor de vervrachter aansprakelijk is. De vervrachter moet de bevrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, verliezen en boetes, en het tijdverlies geldt als huurprijsonderbreking.

§ 2. Ingeval niet als lading opgegeven verdovende middelen of andere onwettige stoffen aan boord worden verborgen in de lading, in laadkisten of met een ander middel in verband met ladingbehandeling, geldt zulks als een schending van de overeenkomst, waarvoor de bevrachter aansprakelijk is. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, verliezen en boetes. De bevrachter moet de vervrachter van de nodige sommen voorzien om borgsommen of zekerheden te verschaffen. Het schip blijft gedurende het tijdverlies in huur.

Art. 6.1.79. ISM-Code

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het schip en de rederij voldoen aan de ISM-Code. Desgevraagd moet hij de bevrachter een afschrift van de overeenkomstig die code uitgereikte certificaten en andere stukken bezorgen. Verlies, schade, kosten en vertraging welke te wijten zijn

retard dus au non-respect du Code ISM sont pour le compte du fréteur.

Art. 6.1.80. Code ISPS

Le fréteur doit respecter le Code ISPS. Sur demande, il doit fournir à l'affréteur une copie des certificats délivrés conformément au présent code et les coordonnées du responsable de sécurité de l'armateur. La perte, les dommages, les frais et le retard dû au non-respect du Code ISPS sont pour le compte du fréteur.

L'affréteur doit fournir au fréteur ses coordonnées ainsi que toutes les autres données nécessaires au respect du Code ISPS.

Le retard et tous les frais liés aux règles et mesures relatives à la protection, y compris les surveillants, bateaux, escortes de navire, indemnités, prélèvements et inspections, sont pour le compte de l'affréteur, sauf s'ils résultent exclusivement de la négligence du fréteur.

Art. 6.1.81. Sanctions

Le fréteur ne doit pas donner de suite aux instructions pour exploiter le navire de mer en vue du transport, du commerce ou d'un voyage si ceci vient à exposer le navire de mer, le propriétaire de navire, l'armateur, l'équipage, l'assureur ou le réassureur à des sanctions infligées par une autorité nationale, internationale ou supranationale.

Si le navire de mer est quand-même exploité de la sorte, le fréteur peut y mettre fin. L'affréteur doit, dans les quarante-huit heures qui suivent la communication par le fréteur, donner d'autres instructions de voyage. Si l'affréteur ne le fait pas, le fréteur peut décharger le navire de mer dans n'importe quel port sûr. Aucune interruption du prix du loyer ne s'applique et tous les frais supplémentaires sont pour le compte de l'affréteur.

aan het niet naleven van de ISM-Code, zijn voor rekening van de vervrachter.

Art. 6.1.80. ISPS-Code

De vervrachter moet de ISPS-Code naleven. Desgevraagd moet hij de bevrachter een afschrift van de overeenkomstig die code uitgereikte certificaten en de contactgegevens van de beveiligingsverantwoordelijke van de reder bezorgen. Verlies, schade, kosten en vertraging welke te wijten zijn aan het niet naleven van de ISPS-Code, zijn voor rekening van de vervrachter.

De bevrachter moet de vervrachter zijn contactgegevens bezorgen alsook alle andere gegevens welke nodig zijn om de ISPS-Code na te leven.

Alle vertraging en onkosten ontstaan in verband met de regels en maatregelen betreffende beveiliging, inbegrepen bewakers, boten, scheepsescortes, vergoedingen, heffingen en inspecties, zijn voor rekening van de bevrachter, tenzij ze uitsluitend het gevolg zijn van nalatigheid van de vervrachter.

Art. 6.1.81. Sancties

De vervrachter moet geen gevolg geven aan onderrichtingen om het zeeschip in te zetten voor vervoer, handel of een reis ingeval zulks het zeeschip, de scheepseigenaar, de reder, de bemanning, de verzekeraar of de herverzekeraar zou blootstellen aan sancties opgelegd door een nationale, internationale of supranationale overheid.

Ingeval het zeeschip toch wordt ingezet, mag de vervrachter daar een einde aan stellen. De bevrachter is gehouden binnen de achtenveertig uur na de mededeling door de vervrachter andere reisonderrichtingen geven. Ingeval de bevrachter dat niet doet, mag de vervrachter het zeeschip in elke veilige haven lossen. Er treedt geen huurprijsonderbreking in en alle bijkomende kosten zijn voor rekening van de bevrachter.

L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les réclamations de propriétaires de cargaison, porteurs de connaissement et sous-affréteurs en raison de l'exécution d'autres instructions de voyage ou de la délivrance de la cargaison conformément à l'alinéa précédent.

Art. 6.1.82. Entités sanctionnées

§ 1. Le fréteur et l'affréteur s'assurent mutuellement que le navire de mer ne fait l'objet de sanctions, d'interdictions ou de restrictions imposées par des résolutions des Nations Unies, de l'Union européenne ou, le cas échéant, d'autres autorités désignées par les parties. L'affréteur garantit aussi ceci en ce qui concerne les sous-affréteurs, expéditeurs, destinataires et intéressés à la cargaison.

En cas de violation de l'alinéa précédent, l'autre partie doit respecter les lois et règlements de l'autorité compétente et donner suite aux instructions données par ses soins ; à défaut de quoi, elle peut résilier le contrat au pied levé ou, en cas de cargaison à bord, la décharger dans un port sûr de son choix.

§ 2. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

§ 3. Le fréteur ou l'affréteur, en fonction du cas, doit indemniser les dommages subis par l'autre partie à la suite de la violation du § 1er, alinéa 1er.

Art. 6.1.83. Règles douanières européennes

L'affréteur doit respecter les règles établies par l'Union européenne concernant des opérateurs autorisés et la déclaration préalable de chargement.

Art. 6.1.84. Remplacement des eaux de ballast

De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen van ladingeigenaars, cognossementhouders en onderbevrachters wegens de uitvoering van andere reisonderrichtingen of het afleveren van de lading overeenkomstig het vorige lid.

Art. 6.1.82. Gesanctioneerde entiteiten

§ 1. De vervrachter en de bevrachter waarborgen tegenover elkaar dat het zeeschip geen voorwerp is van sancties, verboden of beperkingen opgelegd door resoluties van de Verenigde Naties, de Europese Unie of andere desgevallend door de partijen aangeduide overheden. De bevrachter waarborgt zulks mede wat onderbevrachters, verzenders, ontvangers en ladingbelanghebbenden betreft.

Ingeval van schending van het vorige lid moet de andere partij de wetten en verordeningen van de bevoegde overheid naleven en gevolg geven aan de door haar gegeven onderrichtingen; bij gebreke daarvan mag zij de overeenkomst op staande voet beëindigen of, ingeval lading aan boord is, deze lossen in een veilige haven van haar keuze.

§ 2. Handelingen welke in overeenstemming met de voorgaande paragrafen wel of niet worden gesteld, gelden niet als koersafwijking.

§ 3. De vervrachter of de bevrachter, naargelang het geval, moet de schade vergoeden die de andere partij heeft geleden ingevolge de schending van § 1, eerste lid.

Art. 6.1.83. Europese douaneregels

De bevrachter moet de door de Europese Unie vastgestelde regels betreffende geautoriseerde marktdeelnemers en het op voorhanden verstrekken van ladinginformatie naleven.

Art. 6.1.84. Vervanging van ballastwater

Si une autorité compétente impose le remplacement des eaux de ballast, le fréteur ou le capitaine doit y donner suite aux frais et risques de l'affréteur.

Art. 6.1.85. Affrètements de longue durée

§ 1. Le présent article s'applique aux affrètements d'une durée supérieure à cinq mois pour autant que les parties n'en dérogent pas contractuellement.

§ 2. Si à la fin de l'affrètement le navire de mer est sur lest en route vers le port de restitution ou exécute un voyage chargé dont on peut attendre raisonnablement qu'il se termine dans le délai de l'affrètement, l'affréteur peut utiliser le navire aux conditions en vigueur ou aux conditions de marché alors en vigueur si celles-ci sont plus élevées, même après ce délai afin d'accomplir le dernier voyage vers le port de restitution.

§ 3. Le fréteur peut mettre en cale sèche le navire de mer en vue de l'entretien ou de la réparation à des lieu et date jugés opportuns de commun accord entre les parties.

§ 4. L'affréteur peut prolonger l'affrètement de la durée des interruptions du prix du loyer. À cet égard, il doit communiquer ce choix au plus tard un mois avant la restitution, ou au plus tard une semaine après l'événement concerné, de sorte que celui se produise moins d'un mois avant la restitution.

§ 5. L'affréteur peut battre son pavillon et apposer ses marques sur le navire. Le navire doit être repeint dans les couleurs du fréteur avant restitution. Le temps et les frais consacrés à la peinture sont à charge de l'affréteur.

Art. 6.1.86. Courtage

Le fréteur assure le paiement du courtage.

Ingeval een bevoegde overheid de vervanging van ballastwater oplegt, moet de vervrachter of de kapitein daar gevolg aan geven op kosten en risico van de bevrachter.

Art. 6.1.85. Langdurige bevrachtingen

§ 1. Dit artikel is van toepassing op bevrachtingen met een duur van langer dan vijf maanden voor zover partijen er niet contractueel van afwijken.

§ 2. Ingeval het zeeschip bij het einde van de bevrachting in ballast op weg is naar de haven van teruggave dan wel een geladen reis uitvoert die naar redelijke verwachting eindigt binnen de duurtijd van de bevrachting, mag de bevrachter het schip aan de geldende voorwaarden dan wel aan de alsdan geldende marktvoorwaarden ingeval die hoger zijn, ook na die duurtijd gebruiken teneinde de laatste reis naar de haven van teruggave te volbrengen.

§ 3. De vervrachter mag het zeeschip voor onderhoud of herstelling droogzetten op een tijdstip en een plaats welke in overeenstemming tussen partijen geschikt zijn bevonden.

§ 4. De bevrachter mag de bevrachting verlengen mat de duur van de huurprijsonderbrekingen. Daartoe moet hij deze keuze meedelen ten laatste een maand voor de teruggave, dan wel ten laatste een week na de betrokken gebeurtenis, zo die zich minder dan een maand voor de teruggave voordoet.

§ 5. De bevrachter mag zijn vlag voeren en zijn merken op het schip aanbrengen. Het schip moet voor teruggave opnieuw in de kleuren van de vervrachter worden geschilderd. De aan het schilderwerk bestede tijd en kosten zijn ten laste van de bevrachter.

Art. 6.1.86. Makelaarsloon

De vervrachter staat in voor de betaling van het makelaarsloon.

Art. 6.1.87. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Section 3 – Affrètement au voyage

Art. 6.1.88. Application matérielle

La présente section s'applique aux contrats d'affrètement au voyage ayant pour objet un voyage d'un navire de mer navire estuarienen vue du transport de marchandises. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 6.1.89. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement au voyage.

Art. 6.1.90. Mentions

§ 1. Le contrat d'affrètement au voyage mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro

Art. 6.1.87. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Afdeling 3 – Reisbevrachting

Art. 6.1.88. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op reisbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een reis van een zeeschip met het oog op het vervoer van goederen. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen

Art. 6.1.89. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op reisbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.1.90. Vermeldingen

§ 1. De reisbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het zeeschip: naam, roepnaam, identificatienummer, vlag,

d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, tirant d'eau, poste d'amarrage actuel et moment où le chargement peut commencer ;

3° le port ou le lieu de chargement et le port ou le lieu de déchargement ;

4° la cargaison, avec mention explicite d'une cargaison le cas échéant uniquement partielle ;

5° le tarif de fret et le mode de paiement ;

6° la date de résiliation ;

7° le délai de starie et les surestaries ainsi que le mode de paiement ;

8° le courtage ;

9° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

Art. 6.1.91. Objet de l'affrètement

Dès que ses missions précédentes ont été remplies, le navire de mer doit se rendre vers le port ou le lieu de chargement ou l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot, où il doit charger une cargaison complète que l'affréteur s'engage à embarquer, étant entendu qu'un embarquement convenu a lieu comme chargement en pontée aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur ; ensuite, le navire de mer chargé doit se rendre vers le port ou le lieu de déchargement conformément au connaissement ou vers l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot et il doit y remettre la cargaison.

thuishaven, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, huidige ligplaats en tijdstip waarop het laden kan aanvangen;

3° de laadhaven of laadplaats en de loshaven of losplaats;

4° de lading, met uitdrukkelijke vermelding van een desgevallend slechts gedeeltelijke lading;

5° het vrachttarief en de betaalwijze;

6° de opzegdatum;

7° de ligtijd en het tarief van het liggeld en de betaalwijze;

8° het makelaarsloon;

9° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het zeeschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

Art. 6.1.91. Voorwerp van de bevrachting

Zodra zijn vorige opdrachten zijn vervuld, moet het zeeschip zich begeven naar de laadhaven of laadplaats, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, alwaar het een volledige lading moet laden, welke de bevrachter zich verbindt te verschepen, met dien verstande dat overeengekomen inscheping als deklading geschiedt op risico en verantwoordelijkheid van de bevrachter; vervolgens moet het beladen zeeschip zich naar de loshaven of losplaats begeven overeenkomstig het cognossement, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, en moet het aldaar de lading afleveren.

Art. 6.1.92. Responsabilité du fréteur

Le fréteur est uniquement responsable des pertes ou dommages des marchandises et du retard lors de la remise au cas où la perte, le dommage ou le retard ont été provoqués par :

1° un manque personnel de diligence raisonnable de la part du fréteur ou de son gestionnaire afin de mettre le navire de mer en état de navigabilité à tous les égards et d'assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ; ou

2° un acte ou une négligence personnels du fréteur ou de son gestionnaire.

Le fréteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard dû à quelque cause que ce soit, même à :

1° une négligence ou à un défaut du capitaine ou de l'équipage ou de toute autre préposé du fréteur et se trouvant à bord ou à quai et des actes de laquelle il serait autrement responsable ;

2° l'innavigabilité du navire de mer lors du chargement ou au début du voyage ou à quelque autre moment que ce soit, hormis dans le cas visé à l'alinéa 1er.

Art. 6.1.93. Déroutement

Le navire de mer peut faire escale dans n'importe quel port, dans quelque ordre que ce soit et à quelque fin que ce soit ; il peut également naviguer sans pilote, remorquer ou assister d'autres navires en toutes circonstances, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des biens.

Art. 6.1.94. Paiement du fret

§ 1. Le fret est calculé sur la base du tarif convenu et de la quantité de cargaison admise et il est payé au comptant.

Art. 6.1.92. Aansprakelijkheid van de vervrachter

De vervrachter is enkel aansprakelijk voor verlies van en schade aan de goederen en voor vertraging bij de aflevering ervan ingeval het verlies, de schade of de vertraging werd veroorzaakt door:

1° persoonlijk gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter of zijn beheerder om het zeeschip in alle opzichten zeewaardig te maken en om te verzekeren dat het behoorlijk is bemand, uitgerust en bevoorraad; of

2° een persoonlijk handelen of nalaten van de vervrachter of zijn beheerder.

De vervrachter is niet aansprakelijk voor verlies, schade en vertraging te wijten aan om het even welke andere oorzaak, zelfs aan:

1° nalatigheid of in gebreke blijven van de kapitein of de bemanning of enige andere aan boord of aan de wal door de vervrachter aangestelde persoon voor wiens handelingen hij anders aansprakelijk zou zijn;

2° onzeewaardigheid van het zeeschip bij het laden of de aanvang van de reis of op welk ander tijdstip ook, behalve in het geval bedoeld in het eerste lid.

Art. 6.1.93. Koersafwijking

Het zeeschip mag om het even welke haven aanlopen, in welke volgorde en voor welk doel ook; het mag zonder loods varen, in alle omstandigheden andere schepen slepen of bergen, en van de koers afwijken om mensenlevens of zaken te redden.

Art. 6.1.94. Betaling van de vracht

§ 1. De vracht wordt berekend op grond van het overeengekomen tarief en de ingenomen hoeveelheid lading, en wordt contant betaald.

§ 2. Si un paiement anticipé du fret lors de l'embarquement a été convenu, il est considéré comme acquis et non remboursable, même en cas de perte du navire de mer ou de la cargaison.

Le fréteur et ses agents ne doivent pas signer ou valider de connaissements mentionnant le paiement anticipé du fret si le fret qui leur est dû n'a pas été effectivement payé.

§ 3. S'il a été convenu du paiement du fret ou d'une partie du fret à destination, il n'est considéré comme acquis que lors de la remise de la cargaison.

Avant le début du déchargement, l'affréteur peut choisir de payer le fret en fonction du poids et de la quantité effectivement livrés et dûment constatés.

Art. 6.1.95. Chargement et déchargement

§ 1. La cargaison doit être chargée, arrimée, comptée, sécurisée et déchargée par l'affréteur, libre de tout risque, de toute responsabilité et de tous frais à charge du fréteur.

L'affréteur doit veiller au matériel d'arrimage nécessaire pour un arrimage et une protection corrects de la cargaison à bord ; le fréteur doit autoriser l'utilisation du matériel d'arrimage présent le cas échéant à bord. Après déchargement, l'affréteur doit évacuer le matériel d'arrimage à ses frais et le temps continue à courir jusqu'à ce que cela ait été fait.

§ 2. Le fréteur doit autoriser l'utilisation gratuite de l'outillage de manutention du navire de mer et de la force motrice nécessaire ; ces instruments doivent se trouver en bon état de fonctionnement. Hormis en cas de faute du manutentionnaire, la perte de temps des suites de défaillances ne compte pas comme délai de chargement et de déchargement ou délai d starie. À la demande de l'affréteur, le fréteur met gratuitement des membres de l'équipage à disposition pour commander les instruments, à

§ 2. Ingeval vooruitbetaling van de vracht bij inscheping is overeengekomen, wordt zij als verworven en niet-terugbetaalbaar beschouwd, ook wanneer zeeschip of lading verloren gaan.

De vervrachter en zijn agenten moeten geen cognossementen ondertekenen of bekrachtigen waarop vooruitbetaling van de vracht is vermeld, indien de hen verschuldigde vracht niet daadwerkelijk is betaald.

§ 3. Ingeval betaling van de vracht of een deel ervan ter bestemming is overeengekomen, wordt zij niet als verworven beschouwd dan bij aflevering van de lading.

Voor aanvang van de lossing mag de bevrachter ervoor kiezen de vracht te betalen op het daadwerkelijk afgeleverde en behoorlijk vastgestelde gewicht of de hoeveelheid.

Art. 6.1.95. Lading en lossing

§ 1. De lading moet worden geladen, gestuwd, geteld, gesjord en gelost door de bevrachter, vrij van enig risico, aansprakelijkheid en kost lastens de vervrachter.

De bevrachter moet zorgen voor stuwmateriaal nodig voor de behoorlijke stuwing en bescherming van de lading aan boord; de vervrachter moet het gebruik toestaan van desgevallend aan boord aanwezig stuwmateriaal. Na lossing moet de bevrachter het stuwmateriaal op zijn kosten verwijderen, en de tijd blijft lopen tot zulks is uitgevoerd.

§ 2. De vervrachter moet het kosteloos gebruik toestaan van de behandelingstuigen van het zeeschip en de nodig aandrijfkracht; deze tuigen moeten zich in goede staat van werking bevinden. Tenzij in geval van fout van de goederenbehandelaar, telt tijd verloren door defecten niet als laad- en lostijd of ligtijd. Op verzoek van de bevrachter stelt de vervrachter kosteloos bemanningsleden ter beschikking om de tuigen te bedienen, tenzij havenarbeiders vereist

moins que des ouvriers portuaires ne soient requis, lesquels doivent dans ce cas être engagés par l'affréteur. Les opérateurs des instruments travaillent aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur et sont considérés comme des préposés de ce dernier, bien qu'ils travaillent toujours sous la surveillance du capitaine.

zijn, welke de bevrachter dan moet aanwerven. De bedieners van de tuigen werken op risico en onder aansprakelijkheid van de bevrachter en worden als diens aangestelden beschouwd, ofschoon zij steeds onder toezicht van de kapitein werken.

§ 3. L'affréteur est responsable du dommage, à l'exclusion d'une usure normale, occasionné au navire de mer par des manutentionnaires. Le capitaine doit informer le plus rapidement possible l'affréteur ou son agent et le manutentionnaire de ce dommage, à défaut de quoi l'affréteur ne sera pas responsable. Le capitaine doit essayer d'obtenir une reconnaissance de responsabilité du manutentionnaire.

§ 3. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade, normale sleet uitgezonderd, die aan het zeeschip wordt berokkend door goederenbehandelaars. De kapitein moet de bevrachter of zijn agent en de goederenbehandelaar van deze schade zo spoedig als redelijk mogelijk op de hoogte brengen, bij gebreke waarvan de bevrachter niet aansprakelijk is. De kapitein moet trachten van de goederenbehandelaar een erkenning van aansprakelijkheid te verkrijgen.

L'affréteur doit réparer le dommage au navire de mer ; si le dommage met en péril la navigabilité ou la classe du navire de mer, la réparation doit avoir lieu avant que le navire de mer ne quitte le port où le dommage s'est créé ou a été constaté. Tous les frais complémentaires sont à charge de l'affréteur ; il indemnisera la perte de temps conformément au tarif des surestaries.

De bevrachter moet de schade aan het zeeschip herstellen; ingeval zij de zeewaardigheid of de klasse van het zeeschip in het gedrang brengt, moet de herstelling gebeuren vooraleer het zeeschip afvaart uit de haven waar de schade is ontstaan of vastgesteld. Alle bijkomende kosten zijn ten laste van de bevrachter; tijdverlies zal door hem worden vergoed overeenkomstig het tarief van het liggeld.

Art. 6.1.96. Délai de chargement et de déchargement

Art. 6.1.96. Laad- en lostijd

§ 1. La cargaison doit être chargée et déchargée dans le délai de chargement et de déchargement convenu, exprimé en jours civils ou en heures, pour autant que les conditions météorologiques le permettent. Le délai de chargement et de déchargement ne court pas les dimanches et jours fériés, à moins que les travaux ne se poursuivent.

§ 1. De lading moet worden geladen en gelost binnen de overeengekomen laad- en lostijd uitgedrukt in kalenderdagen of uren, voor zover de weersomstandigheden het toelaten. De laad- en lostijd loopt niet tijdens zondagen en feestdagen, tenzij alsdan wordt doorgewerkt.

§ 2. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir après que le navire de mer a remis au chargeur ou respectivement au destinataire ou, si ceux-ci ne sont pas connus, à l'affréteur ou à son représentant, un avis de disponibilité du navire de mer.

§ 2. De laad- en lostijd begint te lopen nadat het zeeschip aan de afzender respectievelijk de ontvanger, of, zo zij onbekend zijn, aan de bevrachter of zijn vertegenwoordiger, een bericht van gereedheid heeft gegeven.

Si l'avis de disponibilité du navire a été remis avant 12 heures, le délai de chargement et de déchargement prend cours à 13 heures ; s'il est donné après 12 heures, mais avant la fin des heures de bureau, le délai de chargement et de déchargement commence à courir le jour ouvrable suivant à 6 heures.

Ingeval het bericht van gereedheid wordt gegeven voor 12 uur, vangt de laad- en lostijd aan om 13 uur; wordt het na 12 uur maar voor het einde van de kantooruren gegeven, vangt de laad- en lostijd de volgende werkdag om 6 uur aan.

Si, à l'arrivée du navire de mer, le lieu de chargement ou de déchargement n'est pas disponible, le navire de mer peut remettre un avis de disponibilité et le délai de chargement et de déchargement et le délai de starie commencent à courir. Le temps nécessaire pour se rendre du lieu d'attente au lieu de chargement ou de déchargement ne compte cependant pas comme délai de chargement et de déchargement.

Ingeval de laadplaats of de losplaats bij aankomst van het zeeschip niet beschikbaar is, mag het zeeschip een bericht van gereedheid geven, en vangen de laad- en lostijd en de ligtijd aan. De tijd nodig om van de wachtplaats naar de laadplaats of de losplaats te verhalen telt evenwel niet als laad- en lostijd.

Si, après examen, le navire de mer s'avérait ne pas être prêt, le temps à compter de cette découverte jusqu'au moment de disponibilité réelle du navire ne compte pas davantage comme délai de chargement et de déchargement.

Ingeval het zeeschip na onderzoek niet gereed blijkt te zijn geweest, telt de tijd vanaf de ontdekking daarvan tot het ogenblik van daadwerkelijke gereedheid, evenmin als laad- en lostijd.

Art. 6.1.97. Surestaries

En cas de dépassement du délai de chargement et de déchargement, l'affréteur est redevable de surestaries par jour selon le tarif convenu.

Les surestaries sont dues à la réception de la facture du fréteur.

Si les surestaries n'ont pas été payées, le fréteur peut mettre l'affréteur en demeure pour payer le montant dans les quatre-vingt-seize heures, après quoi il peut résilier le contrat et réclamer des dommages-intérêts complets.

Art. 6.1.97. Liggeld

Bij verstrijken van de laad- en lostijd is de bevrachter per dag liggeld verschuldigd volgens het overeengekomen tarief.

Het liggeld is verschuldigd bij ontvangst van de factuur van de vervrachter.

Ingeval het liggeld niet is betaald, mag de vervrachter de bevrachter in gebreke stellen om het bedrag te betalen binnen zesennegentig uur, waarna hij de overeenkomst mag beëindigen en volledige schadevergoeding mag vorderen.

Art. 6.1.98. Droit de rétention

Le fréteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Art. 6.1.98. Retentierecht

De vervrachter heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le fréteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le fréteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une sûreté suffisante a été constituée.

Art. 6.1.99. Privilège sur la cargaison

L'action du fréteur en paiement des montants qui lui sont dus par l'affréteur en relation directe avec la cargaison est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

Art. 6.1.100. Marchandises non déchargées ou enlevées

§ 1. Si l'affréteur ne décharge pas les marchandises ou n'enlève pas les marchandises chez le fréteur, ce dernier peut demander autorisation de décharger les marchandises, de les mettre en dépôt et de les vendre, selon le cas.

§ 2. À cet effet, le fréteur doit préalablement mettre en demeure l'affréteur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit envoyer un avis d'arrivée conformément au contrat d'affrètement, par courrier recommandé, en vue de décharger et d'enlever les marchandises, selon le cas. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé au déchargement, au dépôt et 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

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.

De vervrachter mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.

De vervrachter kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

Art. 6.1.99. Ladingvoorrecht

De vordering van de vervrachter tot betaling van bedragen die hem door de bevrachter zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de lading is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

Art. 6.1.100. Niet geloste of afgehaalde goederen

§ 1. Ingeval de bevrachter de goederen niet lost of niet bij de vervrachter afhaalt kan deze laatste machtiging vragen om de goederen te lossen, in bewaring te geven en te verkopen, naargelang het geval.

§ 2. De vervrachter dient hiertoe vooraf de bevrachter, de bestemmeling en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de bevrachtingsovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekend schrijven in gebreke te stellen om de goederen te lossen en af te halen, naargelang het geval. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot lossing, bewaargeving en verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.

Ingeval de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke

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 une semaine après l'arrivée du navire de mer, sauf circonstances particulières justifiant un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le fréteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :

1° les faits ;

2° une description des marchandises ;

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 ;

5° si le délai d'attente d'une semaine 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 au déchargement, au dépôt et à la vente.

§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours francs 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 fréteur et la façon dont il sera procédé au déchargement, au dépôt et à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la

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 één week na de aankomst van het zeeschip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervrachter een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. Onverminderd artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, vermeldt het verzoekschrift:

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

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;

5° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde wachttermijn van één week niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot lossing, bewaargeving en verkoop over te gaan.

§ 4. Op het verzoekschrift wordt eerst beslist drie vrije 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 vervrachter en de wijze waarop tot lossing, bewaargeving en verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan

créance du fréteur, le président peut, à la demande du fréteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au fréteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée 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.

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 :

1° au Moniteur Belge ;

2° sur le site web du Registre naval belge ;

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 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 fréteur, le solde est 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

worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter, kan de voorzitter, op verzoek van de vervrachter, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervrachter 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.

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:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

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.

§ 8. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter, 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

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 fréteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 10. Le fréteur 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.

Art. 6.1.101. Résiliation

§ 1. Si le navire de mer n'est pas prêt pour le chargement à la date de résiliation, l'affréteur peut résilier le contrat.

§ 2. Au cas où le fréteur, nonobstant la diligence raisonnable observée, prévoit que le navire de mer ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où il est prévu que le navire de mer soit prêt et inviter l'affréteur à résilier le contrat ou à accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les 48 heures qui suivent la réception de l'avis du fréteur. Si l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt. En cas de retard supplémentaire, l'affréteur peut quoi qu'il en soit résilier le contrat.

Art. 6.1.102. Connaissements

Les connaissements sont signés par le capitaine ou par le représentant du fréteur dont le mandat doit être communiqué aux affréteurs.

L'affréteur garantit le fréteur contre toutes les conséquences et responsabilités découlant de la

rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 9. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervrachter te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

§ 10. De vervrachter 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.

Art. 6.1.101. Opzegging

§ 1. Ingeval het zeeschip op de opzegdatum niet gereed is voor het laden, mag de bevrachter de overeenkomst opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter, niettegenstaande de aanwending van behoorlijke zorg, voorziet dat het zeeschip niet op de opzegdatum gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het zeeschip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen achtenveertig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid. Ingeval van verdere vertraging mag de bevrachter de overeenkomst alleszins opzeggen.

Art. 6.1.102. Cognossementen

Cognossementen worden ondertekend door de kapitein of door de vertegenwoordiger van de vervrachter, wiens volmacht aan de bevrachters moet worden meegedeeld.

De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden welke

signature de connaissements des suites desquels le fréteur est soumis à des responsabilités plus lourdes que celles qu'il doit supporter conformément au contrat d'affrètement au voyage.

Art. 6.1.103. Avarie commune

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers.

Les propriétaires de la cargaison doivent payer la part de la cargaison dans les frais généraux, même s'ils se sont avérés nécessaires des suites d'une négligence ou d'un manquement des préposés du fréteur.

Art. 6.1.104. Droits et taxes

§ 1. Le fréteur doit payer l'ensemble des droits, charges et taxes qui sont levés habituellement sur le navire, quel que soit leur mode de calcul.

§ 2. L'affréteur doit payer l'ensemble des droits, charges, prélèvements et taxes qui sont levés habituellement sur la cargaison, quel que soit leur mode de calcul.

§ 3. Les taxes levées sur le fret sont à charge de l'affréteur.

Art. 6.1.105. Agence

Le fréteur doit désigner son propre agent maritime dans le port de chargement et le port de déchargement.

Art. 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.

voortvloeien uit de ondertekening van cognossementen waardoor op de vervrachter zwaardere aansprakelijkheden komen te rusten dan hij heeft te dragen overeenkomstig de reisbevrachtingsovereenkomst.

Art. 6.1.103. Averij-grosse

Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen.

Ladingeigenaars moeten het aandeel van de lading in de algemene onkosten betalen, zelfs ingeval deze noodzakelijk werden ingevolge nalatigheid of in gebreke blijven van de aangestelden van de vervrachter.

Art. 6.1.104. Rechten en taksen

§ 1. De vervrachter moet alle rechten, lasten en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op het schip, hoe ze ook worden berekend.

§ 2. De bevrachter moet alle rechten, lasten, heffingen en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op de lading, hoe ze ook worden berekend.

§ 3. Taksen geheven op de vracht zijn ten laste van de bevrachter.

Art. 6.1.105. Agentuur

De vervrachter moet in de laadhaven en in de loshaven zijn eigen scheepsagent aanduiden.

Art. 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. 6.1.107. Grève

§ 1. En cas de grève qui entrave le chargement, le fréteur peut demander à l'affréteur de faire courir les jours de starie comme si aucune grève n'était en jeu. Si l'affréteur n'accède pas à cette requête dans les vingt-quatre heures, le fréteur peut résilier le contrat à moins que le chargement ait déjà commencé.

§ 2. En cas de grève qui entrave le déchargement pendant plus de quarante-huit heures, l'affréteur peut faire attendre le navire moyennant paiement de la moitié des surestaries à l'issue du délai de starie, étant entendu que, après la fin de la grève, les surestaries dans leur intégralité sont dues jusqu'au déchargement.

§ 3. En dehors des cas mentionnés aux paragraphes précédents, aucune des parties n'est responsable des conséquences de grèves qui entravent ou compliquent le chargement ou le déchargement.

Art. 6.1.108. Guerre

§ 1. Si, avant le début du chargement, le capitaine, le propriétaire du navire ou l'armateur constate raisonnablement que le navire, la cargaison ou les personnes embarquées risquent éventuellement d'être exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de piraterie, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées, le fréteur peut résilier le contrat ou refuser d'en exécuter la partie concernée.

§ 2. Si la constatation visée au paragraphe 1er est faite ultérieurement, le fréteur peut refuser de continuer le chargement, de signer des connaissements ou de poursuivre le voyage. Il peut prier l'affréteur de désigner un port de déchargement où les risques visés ne se présentent pas. À défaut de quoi, il peut décharger la cargaison dans un autre port choisi par ses soins. Pour échapper aux risques, le fréteur peut également choisir de suivre une route plus longue.

Art. 6.1.107. Staking

§ 1. Ingeval van staking die het laden verhindert, mag de vervrachter de bevrachter verzoeken de ligdagen te laten doorlopen alsof er geen staking in het spel was. Indien de bevrachter niet binnen vierentwintig uur op dit verzoek ingaat, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, tenzij het laden al een aanvang had genomen.

§ 2. Ingeval van staking die de lossing verhindert gedurende meer dan achtenveertig uur, mag de bevrachter het schip laten wachten tegen betaling van de helft van het liggeld na afloop van de ligtijd, met dien verstande dat na het einde van de staking het volle liggeld verschuldigd is tot aan de lossing.

§ 3. Buiten de in de vorige paragrafen bepaalde gevallen is geen der partijen voor de gevolgen van stakingen die het laden of lossen verhinderen of bemoeilijken aansprakelijk.

Art. 6.1.108. Oorlog

§ 1. Ingeval de kapitein, de scheepseigenaar of de reder voor het aanvangen van het laden in redelijkheid vaststelt dat het schip, de lading of de opvarenden mogelijk zullen worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, piraterij, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, of weigeren het betrokken gedeelte ervan uit te voeren.

§ 2. Indien de in paragraaf 1 bedoelde vaststelling later wordt gedaan, kan de vervrachter weigeren de inlading verder te zetten, cognossementen te ondertekenen of de reis verder te zetten. Hij mag de bevrachter verzoeken een loshaven aan te duiden waar de bedoelde risico's zich niet voordoen. Bij gebreke daarvan mag hij de lading lossen in een andere, door hem gekozen haven. Om de risico's te ontlopen, mag de vervrachter er ook voor kiezen een langere reisweg te volgen.

§ 3. Le navire de mer doit donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'organismes supranationaux ou internationaux compétents.

Le navire de mer peut décharger la cargaison dans n'importe quel port si cette cargaison risque d'entraîner une confiscation du navire.

Le navire de mer peut faire escale dans un autre port pour y faire débarquer des membres de l'équipage ou des passagers s'ils risquent d'être pris ou punis autrement.

Art. 6.1.109. Glaces

§ 1. Si le port de chargement est inaccessible du fait de la présence de glaces ou si le navire de mer menace d'y être pris par les glaces, le capitaine peut décider soit de ne pas accepter une cargaison, auquel cas le contrat sera considéré comme nul, soit de quitter le port avec seulement une partie de la cargaison à bord.

§ 2. Si les glaces empêchent le navire de mer d'atteindre le port de déchargement, l'affréteur peut décider soit de faire attendre le navire de mer, moyennant l'obligation de payer des surestaries, soit de naviguer vers un port libre de glaces, auquel cas toutes les clauses du connaissement restent d'application.

Art. 6.1.110. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er,

§ 3. Het zeeschip moet gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

Het zeeschip mag de lading lossen in om het even welke haven, ingeval deze lading kan leiden tot verbeurdverklaring van het schip.

Het zeeschip mag een andere haven aanlopen om bemanningsleden of opvarenden te laten ontschepen ingeval zij gevangen kunnen worden genomen of anderszins bestraft.

Art. 6.1.109. IJs

§ 1. Ingeval de laadhaven onbereikbaar is ingevolge ijs, of het zeeschip aldaar door ijs dreigt ingesloten te raken, mag de kapitein beslissen hetzij geen lading in te nemen, in welk geval de overeenkomst als nietig zal worden beschouwd, hetzij uit te varen met een deel van de lading aan boord.

§ 2. Ingeval ijs het zeeschip verhindert de loshaven te bereiken, mag de bevrachter beslissen hetzij het schip te laten wachten, onder verplichting liggeld te betalen, hetzij het zeeschip naar een ijsvrije haven te laten varen, in welk geval alle bedingen van het cognossement van toepassing blijven.

Art. 6.1.110. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld

être introduites 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.

Section 4 – Autres affrètements

Art. 6.1.111. Règles applicables

Les dispositions de ces sections qui présentent la plus grande correspondance avec le cas concerné s'appliquent aux contrats d'affrètement autres que ceux régis aux sections précédentes, ayant pour objet un navire de mer.

Si aucune de ces dispositions ne présente d'accord suffisant, le juge applique les usages et principes généraux du droit de la navigation.

En application des alinéas précédents, le juge peut notamment tenir compte des clauses les plus couramment utilisées au niveau international, lesquelles sont élaborées pour les contrats d'affrètement relatifs à des activités spéciales ou à la mise à disposition de types de navires particuliers, tels que les navires pour le transport de chargements lourds, les navires destinés au service à l'industrie offshore, les dragues, les remorqueurs ou les navires pour le transport de membres d'équipage.

Art. 6.1.112. Privilège sur la cargaison

Les créances du fréteur du chef des autres contrats d'affrètement visés à l'article 6.1.111 sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

Art. 6.1.113. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un autre contrat d'affrètement tel que visé à l'article 6.1.111 se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du

binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Afdeling 4 – Andere bevrachtingen

Art. 6.1.111. Toepasselijke regelen

Op andere bevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een zeeschip dan deze geregeld in de vorige afdelingen, zijn de bepalingen van die afdelingen van toepassing welke de grootste overeenkomst met het betrokken geval vertonen.

Ingeval geen van die bepalingen voldoende overeenkomst vertonen, past de rechter de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen toe.

Bij de toepassing van de vorige leden kan de rechter in het bijzonder rekening houden met de internationaal meest gebruikelijke bedingen welke zijn uitgewerkt voor bevrachtingsovereenkomsten betreffende bijzondere activiteiten of de terbeschikkingstelling van bijzondere soorten schepen, zoals schepen het vervoer van zware ladingen, schepen voor dienstverlening aan de offshore-nijverheid, baggerschepen, sleepboten of schepen voor het vervoer van bemanningsleden.

Art. 6.1.112. Ladingvoorrecht

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de in artikel 6.1.111 bedoelde andere bevrachtingsovereenkomsten zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.

Art. 6.1.113. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een andere bevrachtingsovereenkomst als bedoeld in artikel 6.1.111 verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na

contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement visé au paragraphe 1er peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Chapitre 2 – Transport

Section 1 - Transport de marchandises

Sous-section 1 – Règles de La Haye et de Visby

Art. 6.1.114. Notions

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 ;

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 déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ;

de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een in paragraaf 1 bedoelde bevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Afdeling 1 - Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Regels van Den Haag en Visby

Art. 6.1.114. Begrippen

In deze onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "vervoerder": de eigenaar van het schip of de bevrachter, die partij is bij een zeevervoerovereenkomst met een afzender;

2° "zeevervoerovereenkomst": een vervoerovereenkomst, waarvan blijkt uit een cognossement of enig soortgelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee, met inbegrip van het cognossement of soortgelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het ogenblik af dat dit de verhoudingen regelt tussen de vervoerder en de cognossementhouder, alsmede elke andere overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee;

3° "goederen": zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading, die, bij de zeevervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;

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 ;

6° « État Partie à la Convention » : un État qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.

Art. 6.1.115. Application internationale

§ 1. Cette sous-section s'applique :

1° à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents quand :

a) le connaissement est émis dans un État Partie à la Convention ; ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État 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.

2° à tout transport vers la Belgique.

§ 2. La présente sous-section est une loi de police.

Art. 6.1.116. Application matérielle

§ 1. Sous réserve de l'article 6.1.123, cette sous-section s'applique à tous les contrats de transport maritime.

En particulier, le transporteur dans tous les contrats de transport maritime sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et

4° "schip": elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;

5° "vervoer van goederen": de tijd verlopen van de inlading van de goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip;

6° "Verdragsluitende Staat": een Staat die gebonden is door de Regels van Den Haag en Visby.

Art. 6.1.115. Internationale 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:

a) het cognossement is uitgegeven 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 verklaar 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 het België.

§ 2. Deze onderafdeling is van dwingend recht.

Art. 6.1.116. Materiële toepassing

§ 1. Onder voorbehoud van artikel 6.1.123 is deze onderafdeling van toepassing op alle zeevervoerovereenkomsten.

In het bijzonder is de vervoerder in alle zeevervoerovereenkomsten, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing van die goederen, belast met de aansprakelijkheden en

obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

§ 2. Si cette sous-section s'applique en vertu de l'article 6.1.115, § 1, 2°, elle s'applique, par dérogation à la définition à l'article 6.1.114, 3°, mais sous réserve de clause dérogatoire, également au transport d'animaux vivants.

Art. 6.1.117. Interprétation

La présente sous-section est interprétée conformément aux Règles de La Haye et de Visby.

Art. 6.1.118. Autre réglementation

§ 1. Les Règles de La Haye et Visby ne s'appliquent pas directement.

§ 2. Les dispositions de la présente sous-section ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

§ 3. La présente sous-section ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou aux lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Art. 6.1.119. Droits et obligations

§ 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

1° mettre le navire en état de navigabilité ;

2° convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

3° approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

verplichtingen hieronder vermeld, gelijk hij geniet van de daar bepaalde rechten en ontheffingen.

§ 2. Ingeval deze onderafdeling van toepassing is krachtens artikel 6.1.115, § 1, 2°, geldt zij, in afwijking van de begripsomschrijving in artikel 6.1.114, 3°, doch behoudens afwijkend beding, mede voor het vervoer van levende dieren.

Art. 6.1.117. Uitlegging

Deze onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met de Regels van Den Haag en Visby.

Art. 6.1.118. Andere regelgeving

§ 1. De Regels van Den Haag en Visby zijn niet rechtstreeks van toepassing.

§ 2. De bepalingen van deze onderafdeling laten de rechten en de verplichtingen van de vervoerder onverlet welke voortvloeien uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

§ 3. Deze onderafdeling laat de bepalingen onverlet van internationale verdragen of nationale wetten die de aansprakelijkheid wegens kernschade regelen.

Art. 6.1.119. Rechten en plichten

§ 1. De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor:

1° het zeewaardig maken van het schip;

2° het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;

3° het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, vries- en koelkamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

§ 2. Sous réserve de l'article 6.1.120, le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

§ 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

1° les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

2° ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

3° l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

§ 4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites conformément au paragraphe 3, 1°, 2° et 3°.

§ 2. Onder voorbehoud van artikel 6.1.120 moet de vervoerder overgaan tot passende en zorgvuldige lading, behandeling, stuwing, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.

§ 3. Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben moet de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:

1° de belangrijkste voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze vóór het begin van het laden door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen, die de goederen inhouden, door stempeling of op enige andere wijze duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

2° hetzij aantal colli's of het aantal stukgoederen, hetzij de hoeveelheid of het gewicht, naargelang van de omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

3° de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen.

Geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder is evenwel verplicht in het cognossement af te geven inhoudende merken, een getal, een hoeveelheid of een gewicht te verklaren of te vermelden, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het nagaan waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

§ 4. Een dergelijk cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig § 3, 1°, 2° en 3°.

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

§ 5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

§ 6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donnée par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport maritime, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve de l'article 6.1.147, § 1er, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties

Tegenbewijs is echter niet toegelaten wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde houder te goeder trouw

§ 5. De afzender wordt geacht op het ogenblik van het laden tegenover de vervoerder in te staan voor de juistheid van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schaden en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt op geen enkele wijze zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de zeevervoerovereenkomst ten opzichte van elke andere persoon dan de afzender voortvloeien.

§ 6. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overdracht aan de krachtens de zeevervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van de verliezen of de schade en van de algemene aard van deze verliezen of schade, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden, dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd, zoals zij in het cognossement zijn beschreven.

Zijn de verliezen of is de schade niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed tegensprekelijk werd vastgesteld op het ogenblik van de inontvangstneming.

Onder voorbehoud van artikel 6.1.147, § 1, zijn de vervoerder en het schip in elk geval van elke aansprakelijkheid uit welke hoofde dan ook in verband met de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat zij zijn afgeleverd of behoorden te zijn afgeleverd. Deze termijn kan echter worden verlengd bij overeenkomst tussen partijen,

postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement tous les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

§ 7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé «Embarqué» pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement «Embarqué». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 6.1.119, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé «Embarqué».

§ 8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente sous-section, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

gesloten nadat de gebeurtenis die de vordering heeft doen ontstaan heeft plaatsgevonden.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de goederen en het natellen van de colli te vergemakkelijken.

§ 7. Wanneer de goederen zijn geladen, wordt door de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding "geladen", mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend stuk heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het "geladen" cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de agent heeft eveneens het recht in de haven van laden op het oorspronkelijk afgegeven stuk de naam van het schip of van de schepen, waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van het laden aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde stuk, mits inhoudende de in artikel 6.1.119, § 3 vermelde bijzonderheden, als een "geladen" cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

§ 8. Ieder beding, overeenkomst of afspraak in een zeevervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, fout of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel bepaald, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze onderafdeling is voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding, krachtens welk de uitkering op grond van een gesloten verzekering wordt overgedragen aan de vervoerder, of elk ander beding van vergelijkbare strekking, wordt geacht een beding te zijn dat de vervoerder van aansprakelijkheid ontheft.

Art. 6.1.120. Exonérations et limitation de responsabilité

§ 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 6.1.119, § 1er. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération de responsabilité prévue au présent article.

§ 2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

1° des actes, négligence ou défaut du capitaine, d'un membre de l'équipage, pilote ou des préposés du transporteur, dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

2° d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

4° d'aléas naturels inévitables ;

5° de faits de guerre ;

6° du fait d'ennemis publics ;

Art. 6.1.120. Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid

§ 1. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk voor verliezen of schaden, ontstaan ten gevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij artikel 6.1.119, § 1. Telkens verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

§ 2. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan ten gevolge van:

1° een handeling, nalatigheid of tekortkoming van de kapitein, een bemanningslid, de loods of een aangestelde van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;

2° brand, tenzij veroorzaakt door opzet of fout van de vervoerder;

3° risico's, gevaren, onheilen en ongevallen van de zee of van andere bevaarbare wateren;

4° onvermijdelijke natuurlijke toevallen;

5° oorlogshandelingen;

6° de daad van publieke vijanden;

7° d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

8° d'une restriction de quarantaine ;

9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

10° de grèves ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

11° d'émeutes ou de troubles civils ;

12° d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

13° de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

14° d'une insuffisance d'emballage ;

15° d'une insuffisance ou imperfection de marques ;

16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

17° de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

§ 3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

7° aanhouding of dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden of het volk, of een gerechtelijk beslag;

8° quarantainebeperkingen;

9° een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar van de goederen, zijn agent of vertegenwoordiger;

10° werkstakingen of stilstand of belemmering van de arbeid, ten gevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;

11° oproer of burgerlijke ongeregeldheden;

12° redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;

13° verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies of beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de goederen;

14° onvoldoende verpakking;

15° onvoldoende of gebrekkige merken;

16° verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;

17° een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of fout van de vervoerder, noch uit opzet of fout van de agenten of aangestelden van de vervoerder; doch de bewijslast rust op degene, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch de fout van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de fout of het opzet van de agenten of de aangestelden van de vervoerder tot het verlies of de schade heeft bijgedragen.

§ 3. De afzender is niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn agenten of zijn aangestelden.

§ 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente sous-section ou au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera pas responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

§ 5 A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme la navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieur à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

§ 6. La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

§ 7. Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

§ 8. L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La somme mentionnée au paragraphe 5 sera convertie en euros

§ 4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op deze onderafdeling of op de zeevervoerovereenkomst, en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.

§ 5 Tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn opgegeven door de afzender vóór hun inlading en deze opgave in het cognossement is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de goederen of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan 666,67 rekeneenheden per colli of eenheid, dan wel 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, waarbij het hoogste van deze bedragen zal gelden.

§ 6Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde van zodanige goederen ter plaatse en ten dage waarop de goederen volgens de overeenkomst zijn gelost of zouden moeten zijn gelost.

De waarde van de goederen wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

§ 7. Wanneer een laadkist, een laadbord of een vergelijkbaar tuig wordt gebruikt om goederen samen te brengen, wordt iedere collo of eenheid die zich volgens vermelding in het cognossement in dat tuig bevindt, beschouwd als een collo of eenheid als bedoeld in dit lid. Behalve in het geval hiervoor omschreven, wordt dit tuig als collo of eenheid beschouwd.

§ 8. De in dit artikel genoemde rekeneenheid is het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De onder paragraaf 5 genoemde bedragen worden

suivant la valeur de l'euro à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.

§ 9. Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par les paragraphe 5 à 12 s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

§ 10. La déclaration mentionnée au paragraphe 5, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

§ 11. Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées au paragraphe 5 peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

§ 12. Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

§ 13. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti de charger, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout momentêtre débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur chargement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être

omgerekend in euro volgens de waarde van de euro op de dag waarop de goederen werden afgeleverd of behoorden te worden afgeleverd.

§ 9. Noch de vervoerder, noch het schip kan de in de paragrafen 5 tot 12 bepaalde aansprakelijkheidsbeperking inroepen, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

§ 10. De in paragraaf 5 bedoelde opgave schept, indien zij in het cognossement is opgenomen, een vermoeden behoudens tegenbewijs, maar bindt niet de vervoerder, die haar kan betwisten.

§ 11. Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, genoemd onder paragraaf 5 worden bepaald, mits dit overeengekomen maximumbedrag niet lager zij dan het daar genoemde overeenkomstige maximumbedrag.

§ 12. Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies van of schade aan of met betrekking tot de goederen, indien de aard of de waarde ervan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is opgegeven.

§ 13. Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven tot het laden, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde en op iedere plaats door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, rechtstreeks of onrechtstreeks ontstaan ten gevolge van het laden ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt

débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Art. 6.1.121. Bases de responsabilité et préposés

§ 1er. Les exonérations et limitations prévues par la présente sous-section sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

§ 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente sous-section.

§ 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente sous-section.

§ 4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 6.1.122. Clauses dérogatoires et chartes-parties

§ 1er. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente sous-section, pourvu que cet abandon ou cette

voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor averij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

Art. 6.1.121. Aansprakelijkheidsgronden en aangestelden

§ 1. De ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid bepaald in deze onderafdeling zijn van toepassing op iedere vordering tegen de vervoerder strekkende tot vergoeding van verlies van of schade aan goederen die het voorwerp van een zeevervoerovereenkomst uitmaken, ongeacht of de vordering wordt gegrond op de aansprakelijkheid uit overeenkomst dan wel op aansprakelijkheid buiten overeenkomst.

§ 2. Wordt een zodanige vordering ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, dan kan deze aangestelde zich beroepen op de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid waarop de vervoerder zich op grond van deze onderafdeling kan beroepen.

§ 3. Het totaal van de bedragen, verhaalbaar op de vervoerder en zijn aangestelden, mag in dit geval de in deze onderafdeling bepaalde grens niet overtreffen.

§ 4. De aangestelde kan zich evenwel niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van deze aangestelde, gepleegd hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

Art. 6.1.122. Afwijkende bedingen en charterpartijen

§ 1. Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verbintenissen te vermeerderen, zoals deze en gene in deze onderafdeling zijn bepaald, mits deze afstand of

augmentation soit insérée dans le connaissement délivré au chargeur.

§ 2. Aucune disposition de la présente sous-section ne s'applique aux chartes-parties; si des connaissements ou pièces similaires sont émis pour un navire affrété, ils sont soumis aux termes de la présente sous-section.

§ 3. Aucune disposition dans cette sous-section ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 6.1.123. Chargements particuliers

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant :

- la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises ;

- les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises ;

- ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ;

- les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer ;

pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

deze vermeerdering wordt vermeld in het de afzender afgegeven cognossement.

§ 2. Geen bepaling van deze onderafdeling is van toepassing op charterpartijen; wanneer cognossementen of soortgelijke stukken worden afgegeven voor een bevracht schip, zijn deze evenwel aan de voorschriften van deze onderafdeling onderworpen.

§ 3. Geen bepaling van deze onderafdeling mag worden beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent averij-grosse.

Art. 6.1.123. Bijzondere verladingen

Ongeacht de bepalingen der voorgaande artikelen zijn een vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hen goed zullen dunken aangaande:

- de aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen;

- de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen;

- zijn verplichtingen in verband met de zeewaardigheid van het schip, voor zover dit beding niet strijdig is met de openbare orde;

- de zorg en achtzaamheid van zijn aangestelden of agenten wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing van de over zee vervoerde goederen;

mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bepalingen van de gemaakte afspraak opgenomen zijn in een ontvangstbewijs, dat een niet verhandelbaar document is en daarvan melding maakt.

Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.

Toutefois, cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Art. 6.1.124. Temps avant chargement et après déchargement

Aucune disposition de la présente sous-section ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Sous-section 2 – Dispositions spéciales

Art. 6.1.125. Notions

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 ;

2° « destinataire » : celui qui, conformément à l'article 6.1.139, a droit à la livraison ;

3° « retard » : le dépassement du délai convenu pour la livraison des marchandises au lieu de destination.

Art. 6.1.126. Juridiction

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance des actions relatives à des contrats de

Dit artikel is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, uitgevoerd binnen gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij de aard en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de voorwaarden, waaronder het vervoer plaats moet vinden van aard zijn een bijzondere overeenkomst te rechtvaardigen.

Art. 6.1.124. Tijd voor inlading en na lossing

Geen bepaling van deze onderafdeling verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, voorwaarden, voorbehouden of ontheffingen betreffende de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip op te nemen betreffende verlies of schade aan de goederen overkomen, of in verband met de bewaking, verzorging en behandeling ervan, vóór de inlading in of volgend op de lossing uit het schip, waarmee de goederen over zee worden vervoerd.

Onderafdeling 2 - Bijzondere bepalingen

Art. 6.1.125. Begrippen

In deze onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "zeevervoerovereenkomst": elke overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee;

2° "bestemmeling": degene die overeenkomstig artikel 6.1.139 recht heeft op aflevering;

3° "vertraging": de overschrijding van de termijn overeengekomen voor aflevering van de goederen op de plaats van bestemming.

Art. 6.1.126. Rechtsmacht

Onverminderd andere bevoegdheidsgronden zijn de Belgische rechters bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen betreffende

transport maritime pour un transport en provenance ou à destination la Belgique.

Art. 6.1.127. Application internationale

La présente sous-section s'applique à tout transport en provenance ou à destination la Belgique

Elle est une loi de police.

Art. 6.1.128. Application matérielle

La présente sous-section s'applique aux contrats de transport maritime.

Elle s'applique également au transport d'animaux vivants.

Art. 6.1.129. Clause Paramount

L'applicabilité de la présente section du Code belge de la Navigation doit être mentionnée sur le document de transport.

Art. 6.1.130. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats de transport maritime.

Art. 6.1.131. Clauses dérogatoires

§ 1. Les clauses qui dérogent à la présente sous-section sont nulles.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1er, il peut être dérogé :

1° à l'article 6.1.128, alinéa 2, étant entendu qu'il ne peut pas être porté atteinte à l'article 6.1.134 ;

2° à l'article 6.1.132, § 1er, alinéa 1er ;

3° à l'article 6.1.136, §§ 2 et 3.

zeevervoerovereenkomsten voor vervoer naar of uit België.

Art. 6.1.127. Internationale toepassing

Deze onderafdeling is van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van België.

Zij is van dwingend recht.

Art. 6.1.128. Materiële toepassing

Deze onderafdeling is van toepassing op zeevervoerovereenkomsten.

Zij is eveneens van toepassing op het vervoer van levende dieren.

Art. 6.1.129. Paramount-beding

De toepasselijkheid van deze afdeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek moet worden vermeld op het vervoersdocument.

Art. 6.1.130. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op zeevervoerovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.1.131. Afwijkende bedingen

§ 1. Bedingen die van deze onderafdeling afwijken zijn nietig.

§ 2. In afwijking van § 1, kan worden afgeweken van:

1° artikel 6.1.128, tweede lid, met dien verstande dat geen afbreuk mag worden gedaan aan artikel 6.1.134;

2° artikel 6.1.132, § 1, eerste lid;

3° artikel 6.1.136, § 2 en 3.

Art. 6.1.132. Remise des marchandises

§ 1. Le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport.

Les marchandises doivent se trouver dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saissisage et de déchargement, et ne causeront pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

§ 2. En cas de chargement d'un conteneur ou d'un véhicule par le chargeur, ce dernier doit procéder à l'arrimage et au saissage du contenu du conteneur ou du véhicule de façon appropriée et soigneuse, de telle manière qu'il ne causera pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

Art. 6.1.133. Chargement en pontée

§ 1. Les marchandises peuvent exclusivement être transportées en pontée :

1° si ce mode de transport est exigé par la loi ;

2° si les marchandises sont transportées dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou

3° si le transport en pontée est conforme au contrat de transport ou aux usages du commerce en question.

§ 2. Si le document de transport mentionne que les marchandises sont transportées en pontée et que les marchandises sont effectivement transportées en pontée, le transporteur ne peut ni exclure ni limiter sa responsabilité des dommages qui résultent d'un acte ou d'une négligence ayant eu lieu soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit de manière imprudente et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 6.1.132. Aanlevering van de goederen

§ 1. De afzender moet de goederen klaar voor vervoer aanleveren.

De goederen moeten zich in een zodanige staat bevinden dat zij het voorgenomen vervoer, met inbegrip van belading, behandeling, stuwing, sjorring en lossing, kunnen doorstaan en geen letsel of schade veroorzaken aan personen respectievelijk goederen.

§ 2. Ingeval een laadkist of een voertuig geladen wordt door de afzender, dient deze de inhoud van de laadkist of van het voertuig behoorlijk en zorgvuldig te stuwen en te sjorren, zodat deze geen letsel of schade veroorzaakt.

Art. 6.1.133. Deklading

§ 1. Goederen mogen uitsluitend aan dek worden vervoerd:

1° ingeval deze vervoerwijze wettelijk verplicht is;

2° ingeval de goederen worden vervoerd in of op laadkisten of voertuigen die geschikt zijn om aan dek te worden vervoerd, en het dek bijzonder is uitgerust om dergelijke laadkisten of voertuigen te vervoeren; of

3° ingeval het vervoer aan dek in overeenstemming is met de vervoerovereenkomst of met de gebruiken in de desbetreffende handel.

§ 2. Ingeval in het vervoersdocument wordt vermeld dat de goederen aan dek worden vervoerd en de goederen daadwerkelijk aan dek worden vervoerd, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet uitsluiten, noch beperken.

Art. 6.1.134. Animaux vivants

S'il est stipulé que la sous-section 1 de la présente section ne s'applique pas au transport d'animaux vivants, la responsabilité du transporteur pour un dommage résultant d'un acte ou d'une négligence ayant eu lieu dans l'intention de provoquer ce dommage, soit de manière imprudente et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement, ne peut être ni exclue ni limitée.

Art. 6.1.135. Négociabilité du document de transport

Sauf mention contraire dans le document de transport, il est négociable.

Art. 6.1.136. Fret

§ 1. Le chargeur doit payer le fret convenu.

§ 2. Lorsque le chargeur remet moins de marchandises pour le transport que la quantité convenue, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier pour le chargement complet convenu, sauf en cas de force majeure.

§ 3. Lorsque le chargeur ne remet pas les marchandises convenues pour transport, il est tenu au paiement, en indemnité, de la moitié du fret convenu.

Art. 6.1.137. 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. 6.1.134. Levende dieren

Ingeval wordt bedongen dat onderafdeling 1 van deze afdeling niet van toepassing is op het vervoer van levende dieren, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet worden uitgesloten, noch beperkt.

Art. 6.1.135. Verhandelbaarheid van het vervoersdocument

Tenzij het vervoersdocument een andersluidende vermelding bevat, is het verhandelbaar.

Art. 6.1.136. Vracht

§ 1. De afzender moet de overeengekomen vracht betalen.

§ 2. Wanneer de afzender minder goederen ten vervoer aanbiedt dan overeengekomen, is hij niettemin verplicht de volle vracht te betalen voor de gehele overeengekomen lading, behoudens in geval van overmacht.

§ 3. Wanneer de afzender de overeengekomen goederen niet ter vervoer aanbiedt, is hij verplicht als forfaitaire schadevergoeding de helft van de overeengekomen vracht te betalen.

Art. 6.1.137. 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. 6.1.138. Position juridique du destinataire

Les droits et obligations du destinataire, qui n'est pas en même temps le chargeur, sont régis par les dispositions de la présente section et par celles du document de transport. Si aucun document de transport n'a été émis, les dispositions incluses dans le contrat de transport s'appliquent à cet égard, pour autant que celui-ci soit communiqué au destinataire avant qu'il ait demandé la livraison des marchandises.

Le consentement du destinataire, qui n'est pas en même temps le chargeur, concernant une clause de juridiction, de choix de la loi ou d'arbitrage, n'est pas prouvé par le simple fait que le destinataire a accepté le document de transport sans réserve ou a demandé et obtenu la livraison des marchandises.

Art. 6.1.139. Droit à la livraison

§ 1. 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 de transport peut stipuler que le porteur doit présenter tous les originaux.

§ 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.

§ 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.

Art. 6.1.138. Rechtspositie van de bestemmeling

De rechten en plichten van de bestemmeling, die niet terzelfdertijd de afzender is, worden beheerst door de bepalingen van deze afdeling en door deze van het vervoersdocument. Indien geen vervoersdocument werd uitgegeven, gelden te dien aanzien de bepalingen vervat in de vervoerovereenkomst, voor zover deze aan de bestemmeling wordt meegedeeld vóór hij om de aflevering van de goederen heeft gevraagd.

De instemming van de bestemmeling, die niet terzelfdertijd de afzender is, met een rechtsmacht-, rechtskeuze- of arbitragebeding wordt niet bewezen door het loutere feit dat de bestemmeling het vervoersdocument zonder voorbehoud heeft aangenomen of de aflevering van de goederen heeft gevraagd en bekomen.

Art. 6.1.139. 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.

§ 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.

§ 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

§ 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. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les frais du séquestre sont à charge du ou des intéressés à la cargaison désignés par le président.

Art. 6.1.140. Paiement du fret et d'autres frais

§ 1. Si le contrat de transport ou le document de transport mentionne que le fret a été payé, le transporteur ne peut en aucune manière que ce soit faire valoir des droits vis-à-vis du destinataire, qui n'est pas le chargeur, concernant le fret.

§ 2. Dès que le destinataire a demandé la livraison des marchandises, il est tenu au paiement des frais engendrés concernant les marchandises dans le port de destination.

Art. 6.1.141. Droit de rétention

Le transporteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le transporteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le fréteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une sûreté suffisante a été constituée.

de afzender om tijdig een andersluidende onderrichting te verstrekken.

§ 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 rechtbank van koophandel. De kosten van de sekwester komen ten laste van de door de voorzitter aangeduide ladingbelanghebbende of ladingbelanghebbenden.

Art. 6.1.140. Betaling van vracht en andere kosten

§ 1. Ingeval de vervoerovereenkomst of het vervoersdocument vermeldt dat de vracht betaald werd, kan de vervoerder tegenover de bestemmeling, die niet de afzender is, met betrekking tot de vracht op geen enkele wijze rechten laten gelden.

§ 2. Zodra de bestemmeling om aflevering van de goederen heeft verzocht, is hij gehouden tot betaling van de kosten die met betrekking tot de goederen in de bestemmingshaven zijn ontstaan.

Art. 6.1.141. Retentierecht

De vervoerder heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.

De vervoerder mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.

De vervoerder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

Art. 6.1.142. Privilège sur la cargaison

L'action du transporteur en paiement des montants qui lui sont dus par le destinataire en relation directe avec les marchandises transportées est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

Art. 6.1.143. Séquestre sur la cargaison

Si le transporteur ne peut pas procéder immédiatement à la livraison des marchandises, il peut requérir la désignation d'un séquestre. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les coûts du séquestre sont à charge du transporteur, sans préjudice de son droit de les récupérer d'une autre partie.

Art. 6.1.144. Retard

§ 1. Le transporteur est responsable en cas de retard.

§ 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.

§ 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 6.1.120.

Art. 6.1.142. Ladingvoorrecht

De vordering van de vervoerder tot betaling van bedragen die hem door de bestemmeling zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de vervoerde goederen is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

Art. 6.1.143. Sekwester over de lading

Indien de vervoerder niet onmiddellijk tot aflevering van de goederen kan overgaan, kan hij de aanstelling van een sekwester vorderen. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De kosten van de sekwester zijn ten laste van de vervoerder, onverminderd zijn recht om ze terug te vorderen van een andere partij.

Art. 6.1.144. Vertraging

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging.

§ 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.

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 6.1.120, niet overtreffen.

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.

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. 6.1.145. Marchandises non enlevées

§ 1. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander autorisation de les vendre.

§ 2. À 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.

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 commerce. Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :

Art. 6.1.145. Niet afgehaalde goederen

§ 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.

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 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 rechtbank van koophandel. Onverminderd artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, vermeldt het verzoekschrift:

1° les faits ;

2° une description des marchandises ;

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 ;

5° si le délai d'attente d'une semaine 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.

§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours francs 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.

§ 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

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

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;

5° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde wachttermijn van één week niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.

§ 4. Op het verzoekschrift wordt eerst beslist drie vrije 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.

§ 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

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 :

1° au Moniteur Belge ;

2° sur le site web du Registre naval belge ;

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 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.

§ 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.

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:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

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.

§ 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.

§ 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.

Art. 6.1.146. 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.

Le destinataire 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.

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.

Art. 6.1.147. Prescription

§ 1. 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 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.

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. 6.1.146. 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 bestemmeling 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.

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.

Art. 6.1.147. 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.

§ 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.

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.

Section 2 – Transport de passagers

Sous-section 1 – Convention PAL

Art. 6.1.148. Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « transporteur » : une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou un transporteur substitué ;

2° « transporteur substitué » : une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ;

3° « transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport » : le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport ;

4° « contrat de transport de passagers par mer » : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages moyennant rémunération ;

5° « passager », par dérogation à l'article 1.1.6, 8°: toute personne transportée sur un navire :

a) en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer, 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 non régi par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente sous-section ;

6° « bagages » : tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer, à l'exception :

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Onderafdeling 1 – PAL-Verdrag

Art. 6.1.148. Begrippen

In deze onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "vervoerder": een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;

2° "feitelijke vervoerder": een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht;

3° "vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht": de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;

4° "passagiervervoerovereenkomst over zee": een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst voor het vervoer over zee, tegen vergoeding, van een passagier of, in voorkomend geval, van een passagier en zijn bagage;

5° "passagier", in afwijking van artikel 1.1.6, 8°: iedere persoon vervoerd op een schip:

a) krachtens een passagiervervoerovereenkomst over zee, of

b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of deze onderafdeling vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

6° "bagage": elk voorwerp of voertuig dat krachtens een passagiervervoerovereenkomst over zee door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

d) des animaux vivants ;

7° « bagages de cabine » : les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application de la définition au point 9° de l'article 6.1.152, § 2, et de l'article 6.1.155, § 8, alinéa 2 et § 9, alinéas 2 et 3, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci ;

8° « perte ou dommages survenus aux bagages » : également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais pas les retards découlant de conflits du travail ;

9° « transport » : les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le navire utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire ;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou

a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

b) levende dieren;

7° "hutbagage": de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van de begripsomschrijving onder 9°, artikel 6.1.152, § 2 en artikel 6.1.155, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid, omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;

8° "verlies of beschadiging van bagage": mede het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

9° "vervoer": de volgende periodes:

a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het schip dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn

mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager ;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire ;

10° « transport international » : tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport de passagers par mer, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport de passagers par mer ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État ;

11° « État Partie à la Convention » : un État qui est lié par la Convention PAL ;

12° « unité de compte » : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

Art. 6.1.149. Application internationale et matérielle

§ 1. La présente sous-section s'applique :

1° les contrats de transport de passagers par mer pour le transport international auxquels ni le Règlement PAL ni la Convention PAL ne s'appliquent, y compris le transport avec des aéroglisseurs ;

2° les contrats de transport de passagers par mer pour le transport national avec un navire de Classe C ou D tel que visé à l'article 4 de la Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, y compris le transport avec des aéroglisseurs.

Cette sous-section est également d'application sur le transport effectué à titre commercial en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer par

aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;

c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;

10° "internationaal vervoer": elk vervoer waarvan volgens de passagiervervoerovereenkomst over zee de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de passagiervervoerovereenkomst over zee of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is;

11° "Verdragsluitende Staat": een Staat die gebonden is door het PAL-Verdrag;

12° "rekeneenheid": het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

Art. 6.1.149. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing op:

1° passagiervervoerovereenkomsten over zee voor internationaal vervoer waarop noch de PAL-Verordening, noch het PAL-Verdrag van toepassing is, met inbegrip van vervoer met luchtkussenvaartuigen;

2° passagiervervoerovereenkomsten over zee voor binnenlands vervoer met een schip van Klasse C of D als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, met inbegrip van vervoer met luchtkussenvaartuigen.

Deze onderafdeling is mede van toepassing op het commercieel vervoer dat krachtens een passagiervervoerovereenkomst over zee wordt

des États ou d'autres personnes morales de droit public.

L'annexe à la Convention PAL fait également office d'annexe à la présente sous-section et en fait partie intégrante.

§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la présente sous-section ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par d'autres dispositions concernant le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Art. 6.1.150. Interprétation

La présente sous-section est interprétée conformément à la Convention PAL, aux Lignes directrices PAL et au Règlement PAL.

Art. 6.1.151. Autre réglementation

§ 1. Sous réserve du Règlement PAL, les dispositions directement applicables de la Convention PAL s'appliquent au transport international qui relève du champ d'application décrit à l'article 2 de cette convention.

La Convention PAL est appliquée dans le respect des Lignes directrices PAL, qui doivent être considérées comme contraignantes.

§ 2. La présente sous-section s'applique sous réserve :

1° du Règlement PAL ;

2° du Règlement sur les droits des passagers ;

3° la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

§ 3. La présente sous-section ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de

verricht door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen.

De bijlage bij het PAL-Verdrag geldt mede als bijlage bij deze onderafdeling en vormt er een integrerend deel van.

§ 2. Niettegenstaande paragraaf 1 is deze onderafdeling niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door andere bepalingen betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

Art. 6.1.150. Uitlegging

Deze onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het PAL-Verdrag, de PAL-Richtsnoeren en de PAL-Verordening.

Art. 6.1.151. Andere regelgeving

§ 1. Onder voorbehoud van de PAL-Verordening zijn de rechtstreeks werkende bepalingen van het PAL-Verdrag van toepassing op internationaal vervoer dat valt binnen het in artikel 2 van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

Het PAL-Verdrag wordt toegepast met inachtneming van de PAL-Richtsnoeren, welke als bindend moeten worden beschouwd.

§ 2. Deze onderafdeling geldt onder voorbehoud van:

1° de PAL-Verordening;

2° de Passagiersrechtenverordening;

3° de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

§ 3. Deze onderafdeling laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale verdragen betreffende de beperking van

navires de mer, en particulier de la Convention LLMC et du chapitre 4 du titre 2 du livre 3 du présent code.

§ 4. Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente sous-section :

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, faite à Paris le 29 juillet 1960 et approuvée par la loi du 1er août 1966, ou en vertu de la Convention relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, faite à Vienne le 21 mai 1963, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur ;

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou en vertu d'une législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que les conventions visées au point 1°, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

Art. 6.1.152. Clauses dérogatoires

§ 1. Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente sous-section de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente sous-section, sauf celle prévue au paragraphe 2, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de

aansprakelijkheid van scheepseigenaars, in het bijzonder in het LLMC-Verdrag, en hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 van dit wetboek.

§ 4. Niemand kan overeenkomstig deze onderafdeling aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

1° ingeval de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van kernenergie, opgemaakt te Parijs op 29 juli 1960 en goedgekeurd bij de wet van 1 augustus 1966, hetzij krachtens het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, opgemaakt te Wenen op 21 mei 1963, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij;

2° ingeval de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade op grond van de wet van 22 juli 1985 betreffende de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie of krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de onder 1° bedoelde verdragen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging daarvan of enig van kracht zijnd protocol daarbij.

Art. 6.1.152. Afwijkende bedingen

§ 1. Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze onderafdeling ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in deze onderafdeling is bepaald, tenzij als bepaald in paragraaf 2 of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke

restreindre le choix du tribunal devant lequel l'action est intentée, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente sous-section.

§ 2. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

§ 3. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues à article 6.1.155, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3.

Art. 6.1.153. Informations pour les passagers

Le transporteur et/ou le transporteur substitué doivent veiller à ce que les passagers reçoivent des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre de la présente sous-section.

Si le contrat de transport de passagers par mer a été conclu en Belgique, ces informations sont fournies dans tous les points de vente, y compris la vente par téléphone et internet. Lorsque le lieu de départ se trouve dans un État membre, ces informations sont fournies avant le départ. Dans tous les autres cas, elles sont fournies au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où les informations requises au titre du présent article ont été fournies par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de les fournir. Les informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de keuze van de rechtbank waar de vordering wordt ingesteld, wordt beperkt, is nietig. De nietigheid van het beding leidt evenwel niet tot de nietigheid van de passagiervervoerovereenkomst over zee, welke aan de bepalingen van deze onderafdeling onderworpen blijft.

§ 2. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

§ 3. De vervoerder en de passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan deze bepaald bij artikel 6.1.155, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid.

Art. 6.1.153. Informatie ten behoeve van de passagiers

De vervoerder en/of de feitelijke vervoerder moeten ervoor zorgen dat de passagiers passende en begrijpelijke informatie wordt verstrekt over hun rechten uit hoofde van deze onderafdeling.

Indien de passagiervervoerovereenkomst over zee in België is gesloten, wordt die informatie verstrekt in alle verkooppunten, met inbegrip van verkoop per telefoon of internet. Wanneer de vertrekplaats in België is gelegen, wordt die informatie voor de afvaart verstrekt. In alle andere gevallen wordt die informatie uiterlijk bij de afvaart verstrekt. Voor zover ofwel de vervoerder of de feitelijke vervoerder heeft voldaan aan de informatieverplichting van dit artikel, is de ander niet tot informatieverstrekking gehouden. De informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm.

Afin de respecter l'exigence en matière d'information au titre du présent article, le transporteur et le transporteur substitué communiquent aux passagers au moins les informations figurant dans un résumé des dispositions du Règlement PAL élaboré par la Commission européenne et rendu public.

Om aan de informatieverplichting uit hoofde van dit artikel te voldoen, verstrekken de vervoerder en de feitelijke vervoerder minstens de informatie die is neergelegd in een door de Europese Commissie opgesteld en openbaar gemaakt overzicht van de bepalingen van de PAL-Verordening.

Art. 6.1.154. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

§ 1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

1° dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

a) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement ;

b) pour les autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison ;

2° dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à la laquelle cette livraison aurait dû avoir lieu.

§ 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

§ 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Art. 6.1.154. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage

§ 1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber:

1° in geval van zichtbare beschadiging van bagage:

a) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontscheping van de passagier;

b) voor ander bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

2° bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontscheping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

§ 2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij, tenzij het tegendeel wordt bewezen, verondersteld zijn bagage te hebben ontvangen in goede staat.

§ 3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.

Art. 6.1.155. Responsabilité du transporteur

§ 1. Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le

Art. 6.1.155. Aansprakelijkheid van de vervoerder

§ 1. Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding

transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente sous-section.

§ 2. Dans le présent article, l'on entend par :

1° « événement maritime » : le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire ;

2° « faute ou négligence du transporteur » : également la faute ou la négligence des subordonnés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions ;

3° « défaut du navire » : tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour :

a) la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers ;

b) la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage ou le mouillage ;

c) l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu ;

d) la maîtrise des avaries après un envahissement du navire ;

e) la mise à l'eau des engins de sauvetage.

§ 3. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport.

§ 4. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

§ 5. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable ans la mesure où le préjudice subi par

worden ingesteld dan op grond van deze onderafdeling.

§ 2. In dit artikel wordt verstaan onder:

1° "scheepvaartincident": schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

2° "schuld of nalatigheid van de vervoerder": mede de schuld of nalatigheid van de aangestelden van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

3° "defect aan het schip": ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor:

a) ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers;

b) aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, of ankeren;

c) het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats;

d) schadebeheersing na onderlopen van het schip;

e) het te water laten van de reddinguitrusting.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts de schade als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan.

§ 4. De last om te bewijzen dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van de schade aan te tonen, berust bij de eiser.

§ 5. Ingeval schade door dood of letsel van de passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident is de vervoerder wat die passagier betreft en per afzonderlijk incident

le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte.

Le transporteur n'est toutefois pas responsable s'il prouve que l'événement :

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

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable jusqu'à un montant de 400 000 unités de compte par passager, par incident séparé, à moins que le transporteur ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 6. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La responsabilité du transporteur est limitée à un montant de 400 000 unités de compte par passager, par incident séparé. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

§ 7. Par dérogation aux paragraphes 5 et 6, le transporteur n'est pas responsable des dommages résultant de la mort ou des lésions corporelles du passager causés par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des Lignes directrices PAL au-delà du plus petits des montants suivants :

1° 250 000 unités de compte par passager pour un même événement ; ou

aansprakelijk tot een bedrag van 250.000 rekeneenheden.

De vervoerder is echter niet aansprakelijk indien hij bewijst dat het incident:

1° het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

2° geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Ingeval en voor zover de schade bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk tot een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

§ 6. Indien schade door dood of letsel van de passagier niet is veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

§ 7. In afwijking van de paragrafen 5 en 6 is de vervoerder voor schade door dood of letsel van de passagier als gevolg van een van de risico's genoemd in punt 2.2 van de PAL- Richtsnoeren niet verder aansprakelijk dan het laagste bedrag van de volgende bedragen:

1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire et pour un même événement.

Pour ce qui est des réparations en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers causés par l'un des risques visés au paragraphe 2.2 des Lignes directrices PAL, le transporteur et le transporteur substitué peuvent limiter leur responsabilité conformément à la Convention LLMC ou au chapitre 4 du titre 2 du livre 3 du présent code, selon le cas.

§ 8. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2250 unités de compte par passager et par transport.

En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'alinéa 1er. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

§ 9. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à

2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.

Met betrekking tot vorderingen voor overlijden of persoonlijk letsel van passagiers, die veroorzaakt zijn door een van de in 2.2 van de PAL-Richtsnoeren bedoelde risico's, kunnen de vervoerder en de feitelijke vervoerder hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig het LLMC-Verdrag of hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 van dit wetboek, naargelang het geval.

§ 8. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Bij schade veroorzaakt door een scheepvaartincident wordt schuld of nalatigheid van de vervoerder vermoed.

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage beloopt ten hoogste 2.250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere specifieke hulpmiddelen die worden gebruikt door een passagier met beperkte mobiliteit, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder bepaald op grond van het eerste lid. De vergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten.

§ 9. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, beloopt ten hoogste 12.700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

12 700 unités de compte par véhicule et par transport.

La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés au paragraphe 6, est limitée à 3375 unités de compte par passager et par transport.

§ 10. Les intérêts légaux et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 6.1.152, § 2, et 6.1.155, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3.

§ 11. Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée à l'article 6.1.155, § 9, alinéa 3, à moins qu'une limite de responsabilité plus élevée n'ait été fixée de commun accord conformément à l'article 6.1.152, § 3.

§ 12. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6.1.160.

§ 13. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

Art. 6.1.156. Transporteur substitué

§ 1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, conformément aux dispositions de la présente sous-section, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere bagage dan deze bedoeld in paragraaf 6 of in het vorige lid beloopt ten hoogste 3.375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

§ 10. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet in de in de artikelen 6.1.152, § 2 en 6.1.155, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen begrepen.

§ 11. De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om ze veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 6.1.155, § 9, derde lid, tenzij overeenkomstig artikel 6.1.152, § 3, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

§ 12. Niets in deze onderafdeling doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6.1.160.

§ 13. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

Art. 6.1.156. Feitelijke vervoerder

§ 1. Ingeval het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze onderafdeling. Bovendien is de feitelijke

substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente sous-section et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

§ 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Tout accord spécial par lequel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente sous-section ou renonce à des droits conférés par la présente sous-section a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

§ 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Art. 6.1.157. Préposés et mandataires

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente sous-section, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente sous-section.

Art. 6.1.158. Concours de créances

§ 1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 6.1.152, § 2, et 6.1.155, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, prennent effet, elles s'appliquent au montant total de

vervoerder, alsook zijn aangestelden en lasthebbers, onderworpen aan de bepalingen van deze onderafdeling en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

§ 2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

§ 3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij deze onderafdeling opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke deze onderafdeling hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

§ 4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

§ 5. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

Art. 6.1.157. Aangestelden en lasthebbers

Ingeval een rechtsvordering wegens schade waarop deze onderafdeling van toepassing is wordt ingesteld tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn functie, de verweermiddelen en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens deze onderafdeling kunnen beroepen.

Art. 6.1.158. Samenloop van vorderingen

§ 1. De in de artikelen 6.1.152, § 2 en 6.1.155, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen worden toegepast op de totale som van de

la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

§ 2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente sous-section, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

§ 3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 6.1.157 de la présente sous-section, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 6.1.152, § 2, et 6.1.155, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, le montant total de l'indemnisation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Art. 6.1.159. Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

§ 1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 6.1.152, § 2 et 3 et 6.1.155, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.

§ 2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens deze onderafdeling kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.

§ 3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 6.1.157 van deze onderafdeling zich kan beroepen op de in de artikelen 6.1.152, § 2 en 6.1.155, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

Art. 6.1.159. Verval van het recht op aansprakelijkheidsbeperking

§ 1. Het voordeel van de in de artikelen 6.1.152, § 2 en 3 en 6.1.155, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

§ 2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Art. 6.1.160. Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus aux bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Art. 6.1.161. Avance

§ 1. Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'événement maritime s'est produit verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 EUR.

L'alinéa précédent s'applique également lorsque le transporteur est établi en Belgique.

§ 2. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base du présent règlement. Elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 6.1.155, § 5, à l'article 6.1.160, à l'appendice A des lignes directrices de l'OMI, ou lorsque la personne à laquelle elle a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

§ 2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet op deze aansprakelijkheidsgrenzen beroepen ingeval bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

Art. 6.1.160. Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier dan wel het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten is aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

Art. 6.1.161. Voorschot

§ 1. Wanneer het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident, moet de vervoerder die het vervoer ten tijde waarvan het scheepvaartincident heeft plaatsgevonden geheel of gedeeltelijk feitelijk heeft verricht, binnen vijftien dagen na de identificatie van de schadevergoedingsgerechtigde persoon een voorschot betalen ter dekking van onmiddellijke economische behoeften, op een basis die evenredig is aan de geleden schade. Bij overlijden bedraagt het voorschot niet minder dan 21.000 euro.

Het vorige lid is ook van toepassing wanneer de vervoerder in België is gevestigd.

§ 2. Een voorschot staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op grond van deze onderafdeling wordt uitgekeerd. Het hoeft niet te worden terugbetaald, behalve in de gevallen die zijn voorgeschreven bij artikel 6.1.155, § 5 en artikel 6.1.160 of bij aanhangsel A bij de IMO-Richtsnoeren, of ingeval degene die het voorschot

Art. 6.1.162. Action directe

§ 1. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu de l'article 4*bis* de la Convention PAL ou de l'article 3.2.23 ou 3.2.27 peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant à l'article 3.2.23 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur serait fondé à invoquer conformément à la présente sous-section (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure..

ontvangen heeft, niet de schadevergoedingsgerechtigde persoon is.

Art. 6.1.162. Rechtstreekse vordering

§ 1. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens artikel 4*bis* van PAL-Verdrag of artikel 3.2.23 of 3.2.27 van dit wetboek worden gedekt door een verplichte verzekering of andere financiële zekerheid waarin de vervoerder heeft voorzien, mogen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt. In dat geval geldt het in artikel 3.2.23 genoemde minimumbedrag van de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de vervoerder overeenkomstig deze onderafdeling had mogen inroepen. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden inroepen die de verweerder had mogen inroepen in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

§ 2. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application l'article 4*bis*.1 de la Convention PAL ou de l'article 3.2.23 ou 3.2.27 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente sous-section et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente sous-section à raison des montants payés.

§ 2. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere financiële zekerheid in de zin van artikel 4*bis*.1 van PAL-Verdrag of artikel 3.2.19 of 3.2.23 ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van deze onderafdeling ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van deze onderafdeling met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

Art. 6.1.163. Conversion des unités de compte

La conversion en euros des montants mentionnés à l'article 3.2.23, à l'article 3.2.27, à l'article 6.1.152, § 2, et à l'article 6.1.155, § 5, § 6 et § 8, alinéa 2, § 9, alinéas 2 et 3, s'effectue sur la base de la valeur de l'euro par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 6.1.163. Omrekening van rekeneenheden

De in artikel 3.2.23, artikel 3.2.27, artikel 6.1.152, § 2 en artikel 6.1.155, § 5, § 6, § 8, tweede lid, § 9, tweede en derde lid genoemde bedragen worden omgerekend in euro overeenkomstig de waarde van de euro ten opzichte van het bijzonder trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de euro, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie wordt toegepast voor zijn eigen operaties en transacties.

Art. 6.1.164. Prescription

§ 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

§ 2. Le délai de prescription court :

1° en cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager ;

2° dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai

Art. 6.1.164. Verjaring

§ 1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.

§ 2. De verjaringstermijn begint te lopen:

1° bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontscheping van de passagier;

2° bij het overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontscheping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag

ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement ;

3° dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

§ 3. En aucun cas une action intentée en vertu de la présente sous-section ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après :

1° un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération ; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,

2° un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

§ 4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1er, 2 et 3, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Art. 6.1.165. Juridiction

§ 1. Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance d'une action intentée conformément à l'article 6.1.155 ou 6.1.156 si :

1° la résidence habituelle ou le lieu du principal établissement du défendeur se situe en Belgique ;

2° le lieu de départ ou le lieu de destination stipulé dans le contrat de transport de passagers par mer se situe en Belgique ;

evenwel niet langer zijn dan drie jaar te rekenen vanaf de datum van ontscheping;

3° bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

§ 3. Een vordering uit hoofde van deze onderafdeling kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:

1° een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontscheping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

2° een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

§ 4. Ongeacht de bepalingen van de paragrafen § 1, 2 en 3 kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

Art. 6.1.165. Rechtsmacht

§ 1. Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een overeenkomstig artikel 6.1.155 of 6.1.156 ingestelde vordering kennis te nemen ingeval:

1° de gewone verblijfplaats of de plaats van de hoofdinrichting van de verweerder in België is gelegen;

2° de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de passagiervervoerovereenkomst over zee in België is gelegen;

3° le domicile ou la résidence habituelle du demandeur se situe en Belgique, si le défendeur a un siège de son activité en Belgique et est soumis à la juridiction belge ; ou

4° le contrat de transport de passagers par mer a été conclu en Belgique, si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction belge.

§ 2. Une action intentée en vertu de l'article 6.1.162 doit être introduite devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

Sous-section 2 – Dispositions spéciales

Art. 6.1.166. Application matérielle

La présente sous-section s'applique aux contrats de transport de passagers par mer visés à l'article 6.1.148, 4°.

Art. 6.1.167. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats de transport de passagers par mer.

Art. 6.1.168. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 6.1.169, alinéa 2, sont nulles.

Art. 6.1.169. Documents de transport

Le passager a droit à la remise d'un récépissé pour ses bagages. Ce récépissé peut être repris dans le billet de transport délivrée au passager.

3° de woonplaats of de gewone verblijfplaats van de eiser in België is gelegen, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen; of

4° de passagiervervoerovereenkomst over zee in België is gesloten, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen.

§ 2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 6.1.162 wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig § 1.

§ 3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.

Onderafdeling 2 – Bijzondere bepalingen

Art. 6.1.166. Materiële toepassing

Deze onderafdeling is van toepassing op passagiervervoerovereenkomsten over zee bedoeld in artikel 6.1.148, 4°.

Art. 6.1.167. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op passagiervervoerovereenkomsten over zee van toepassing.

Art. 6.1.168. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 6.1.169, tweede lid zijn nietig.

Art. 6.1.169. Vervoersdocumenten

De passagier heeft recht op de afgifte van een ontvangstbewijs voor zijn bagage. Dit ontvangstbewijs kan worden opgenomen in het aan de passagier afgegeven vervoerbewijs.

Concernant le transport, si un billet de transport, un récépissé pour les bagages ou un quelconque document similaire est délivré, le transporteur est tenu d'y mentionner clairement ses nom et domicile.

Art. 6.1.170. Transfert de droits

Le passager ne peut pas céder ses droits issus du contrat sans le consentement du transporteur ou du capitaine.

Art. 6.1.171. Départ sans passager

Le capitaine ne doit pas attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit au cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le transporteur peut, dans ce cas, considérer le contrat comme résilié et le passager reste redevable du prix de passage entier.

Art. 6.1.172. Biens du passager

§ 1. Le transporteur peut vérifier la nature et la condition des bagages.

§ 2. Les biens du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et, le cas échéant, des frais d'entretien.

§ 3. Le capitaine doit veiller à la conservation des biens du passager qui vient à décéder au cours du voyage.

Art. 6.1.173. Responsabilité du passager

§ 1. Sans préjudice de l'article 1385 du Code civil, le passager est tenu d'indemniser le transporteur pour les dommages causés occasionnés par lui ou par ses bagages, sauf dans la mesure où ces dommages résultent d'une circonstance inévitable pour un passager diligent et dans la mesure où un tel passager n'a pas pu en empêcher les conséquences.

Pour se dégager de sa responsabilité, le passager ne

Wordt terzake van het vervoer een vervoerbewijs, een ontvangstbewijs voor bagage of enig soortgelijk document afgegeven, dan is de vervoerder verplicht daarin op duidelijke wijze zijn naam en woonplaats te vermelden.

Art. 6.1.170. Overdracht van rechten

De passagier kan zijn rechten uit de overeenkomst niet overdragen zonder toestemming van de vervoerder dan wel de kapitein.

Art. 6.1.171. Vertrek zonder passagier

De kapitein moet niet wachten op de passagier die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet tijdig aan boord komt. In dat geval kan de vervoerder de overeenkomst als beëindigd beschouwen en blijft het volle passagegeld verschuldigd.

Art. 6.1.172. Goederen van de passagier

§ 1. De vervoerder mag de aard en de gesteldheid van de bagage nagaan.

§ 2. De goederen van de passagier die zich aan boord bevinden zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.

§ 3. De kapitein moet zorg dragen voor de bewaring van de goederen van de passagier die onderweg komt te overlijden.

Art. 6.1.173. Aansprakelijkheid van de passagier

§ 1. Onverminderd artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek is de passagier verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig passagier niet heeft kunnen vermijden en voor zover een zodanige passagier de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.

Om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen

peut pas invoquer la qualité ou une défectuosité de ses bagages.

§ 2. Si des personnes auxquelles le transporteur fait appel dans le cadre de l'exécution de son engagement fournissent, à la demande du passager, des services auxquels le transporteur n'est pas tenu, elles sont considérées agir sur ordre du passager à qui elles fournissent ces services.

Art. 6.1.174. Résiliation

§ 1. Si des circonstances se produisent avant ou pendant le transport du côté du cocontractant du transporteur ou du passager, que le transporteur ne devait pas connaître au moment de la conclusion du contrat, mais qui, s'il en avait eu connaissance, auraient constitué pour lui une base raisonnable pour ne pas passer le contrat ou pour le conclure à d'autres conditions, le transporteur peut résilier le contrat et enlever le passager du navire.

La résiliation passe par une notification verbale ou écrite au cocontractant du transporteur ou au passager, et le contrat prend fin à la réception de la première notification reçue.

§ 2. Si des circonstances se produisent avant ou pendant le transport du côté du transporteur, que son cocontractant ne devait pas connaître au moment de la conclusion du contrat, mais qui, si elle en avait eu connaissance, auraient constitué pour elle une base raisonnable pour ne pas passer le contrat ou pour le conclure à d'autres conditions, ce cocontractant du transporteur peut résilier le contrat.

Le cocontractant du transporteur peut également résilier le contrat en dehors du cas visé à l'alinéa précédent, sauf si ceci entraîne le ralentissement du voyage du navire.

Le préavis visé aux alinéas précédents passe par une notification verbale ou écrite au transporteur ou au capitaine, et le contrat prend fin à sa réception.

kan de passagier zich niet beroepen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.

§ 2. Ingeval personen van wier hulp de vervoerder bij de uitvoering van zijn verbintenis gebruik maakt, op verzoek van de passagier diensten bewijzen, waartoe de vervoerder niet is verplicht, worden zij beschouwd te handelen in opdracht van de passagier aan wie zij deze diensten bewijzen.

Art. 6.1.174. Opzegging

§ 1. Ingeval zich vóór of tijdens het vervoer aan de zijde van de wederpartij van de vervoerder of de passagier omstandigheden voordoen, die de vervoerder bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij hem wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor hem grond hadden opgeleverd de overeenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, mag de vervoerder de overeenkomst opzeggen en de passagier van het schip verwijderen.

De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de wederpartij van de vervoerder of aan de passagier en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst van de eerst ontvangen kennisgeving.

§ 2. Ingeval zich vóór of tijdens het vervoer aan de zijde van de vervoerder omstandigheden voordoen, die diens wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de overeenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, mag deze wederpartij van de vervoerder de overeenkomst opzeggen.

De wederpartij van de vervoerder mag de overeenkomst ook buiten het in het vorige lid bedoelde geval opzeggen, behalve wanneer de reis van het schip daardoor zou worden vertraagd.

De in de vorige leden bedoelde opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de vervoerder of de kapitein en

§ 3. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit des parties de se réclamer mutuellement une indemnisation pour le préjudice subi.

Titre 2 – Navigation intérieure

Chapitre 1er – Affrètement

Section 1 – Affrètement coque nue

Art. 6.2.1. Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement coque nue ayant pour objet un bateau de navigation intérieure utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 6.2.2. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement coque nue.

Art. 6.2.3. Mentions

§ 1. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, port d'attache, type, tonnage, lieu de construction, année de construction, société de classification, classe, date de la dernière inspection par la société de classification, hypothèques maritimes fixées et d'autres particularités ;

de overeenkomst eindigt op het ogenblik van de ontvangst daarvan.

§ 3. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd het recht van de partijen om van elkaar vergoeding van de geleden schade te vorderen.

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Afdeling 1 – Rompbevrachting

Art. 6.2.1. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op rompbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een binnenschip gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Art. 6.2.2. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op rompbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.2.3. Vermeldingen

§ 1. De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, identificatienummer, thuishaven, type, tonnenmaat, bouwplaats, bouwjaar, classificatiebureau, klasse, datum van de laatste inspectie door het classificatiebureau, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le prix du loyer ;

7° le courtage ;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le bateau de navigation intérieure ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le bateau de navigation intérieure visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de bateau de navigation intérieure officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

Art. 6.2.4. Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le bateau de navigation intérieure soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du bateau de navigation intérieure prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le bateau de navigation intérieure et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure dispose de tous les documents de navigation exigés par l'Etat d'enregistrement ou d'immatriculation et la société de classification.

Art. 6.2.5. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het binnenschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

Art. 6.2.4. Levering

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het binnenschip bij levering vaarwaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het binnenschip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het binnenschip beschikt over alle scheepsdocumenten die worden vereist door de Staat van registratie of teboekstelling en het classificatiebureau.

Art. 6.2.5. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige

expert, conjointement désigné par le fréteur et l'affréteur.

Les frais des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour la moitié.

Art. 6.2.6. Entretien et exploitation

§ 1. Pendant la durée du contrat, le bateau de navigation intérieure se trouve en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affréteur doit entretenir le bateau de navigation intérieure et les accessoires du bateau de navigation intérieure dans un bon état de réparation, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du bateau de navigation intérieure et veiller à ce que tous les certificats restent valables.

L'affréteur doit veiller à ce que les sûretés financières ou couvertures requises en matière de responsabilité à l'égard de tiers soient disponibles.

§ 2. L'affréteur doit équiper le bateau de navigation intérieure en personnel à ses frais et par son propre fait. Il doit également l'approvisionner, le conduire, l'exploiter et, chaque fois que cela est nécessaire, le réparer.

L'affréteur assume toutes les charges et tous les coûts, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation du bateau de navigation intérieure .

Le commandant et l'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le fréteur.

L'affréteur doit respecter la réglementation relative à l'équipage en vigueur dans l'état d'enregistrement ou d'immatriculation ou conformément à quelque autre droit applicable que ce soit.

gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 6.2.6. Onderhoud en uitbating

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst bevindt het binnenschip zich in het volle bezit van de bevrachter, en staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het binnenschip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat van herstelling, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het binnenschip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat ter zake van aansprakelijkheid tegenover derden de vereiste financiële zekerheden of dekkingen voorhanden zijn.

§ 2. De bevrachter moet het binnenschip op zijn kosten en door zijn toedoen bemannen, bevoorraden, besturen, uitbaten en, telkens wanneer nodig, herstellen.

De bevrachter staat in voor alle lasten en kosten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating van het binnenschip.

De gezagvoerder en de bemanning zijn voor alle doeleinden aangestelden van de bevrachter, zelfs wanneer zij werden aangeduid door de vervrachter.

De bevrachter moet de regelgeving betreffende de bemanning naleven welke van kracht is in de staat van registratie of teboekstelling of onder welk ander toepasselijk recht ook.

§ 3. L'affréteur informe raisonnablement le fréteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

§ 4. L'affréteur peut, à ses frais, peindre le bateau de navigation intérieure dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au bateau de navigation intérieure et à ses accessoires. Le fréteur peut imposer que ces modifications aient été retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affréteur peut utiliser tous les éléments et accessoires du navire, étant entendu qu'il doit remplacer ou réparer les éléments usés ou endommagés.

§ 7. L'affréteur doit maintenir la coque sous l'eau en bon état et, à cet effet, il mettra au besoin le bateau de navigation intérieure en cale sèche.

Art. 6.2.7. Déchets

Les clauses contenues dans un contrat d'affrètement coque nue qui portent atteinte à la Convention CDNI, en particulier aux articles 8, 11, 12 ou 13, sont nulles.

Art. 6.2.8. Prix du loyer

L'affréteur doit payer le prix du loyer à temps au fréteur.

Le prix du loyer doit être acquitté mensuellement, trente jours au préalable, et la première fois, au moment de la livraison.

Le prix du loyer n'est pas dû si le bateau de navigation intérieure est considéré comme perdu ou est sans nouvelles depuis dix jours.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogdokking en belangrijke herstellingen.

§ 4. De bevrachter mag het binnenschip op zijn kosten schilderen in zijn kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en zijn eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het binnenschip en het scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, met dien verstande dat hij versleten of beschadigde zaken moet vervangen of herstellen.

§ 7. De bevrachter moet het onderwaterschip in goede staat houden en zet het binnenschip daartoe zo nodig droog.

Art. 6.2.7. Afval

Bedingen in een rompbevrachtingsovereenkomst die afbreuk doen aan het CDNI-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 8, 11, 12 of 13 ervan, zijn nietig.

Art. 6.2.8. Huurprijs

De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.

De huurprijs moet worden voldaan per maand, dertig dagen op voorhand, en de eerste maal op het tijdstip van levering.

De huurprijs is niet verschuldigd ingeval het binnenschip tien dagen als verloren wordt beschouwd of zonder tijdingen is.

Art. 6.2.9. Hypothèque sur navire

Sans autorisation de l'affréteur, qui ne peut pas déraisonnablement la refuser, le fréteur ne peut constituer aucune hypothèque sur le bateau de navigation intérieure .

Art. 6.2.10. Assurance

L'affréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers ainsi qu'en ce qui concerne les assurances obligatoires.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affréteur, au fréteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le fréteur et l'affréteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

Art. 6.2.11. Restitution

L'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le fréteur.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

Art. 6.2.12. Sûretés

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

L'affréteur doit appliquer sur le bateau de navigation intérieure une communication clairement visible indiquant les droits et le titre du fréteur.

Art. 6.2.9. Scheepshypotheek

Zonder toestemming van de bevrachter, welke niet onredelijk mag worden geweigerd, mag de vervrachter op het binnenschip geen hypotheek vestigen.

Art. 6.2.10. Verzekering

De bevrachter moet het binnenschip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden en verplichte verzekeringen.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter, de vervrachter als, in voorkomend geval, de hypotheekhouder begunstigen.

De vervrachter en de bevrachter moeten elkaar alle in het raam van de verzekering vereiste inlichtingen en stukken verschaffen.

Art. 6.2.11. Teruggave

De bevrachter moet het binnenschip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

Art. 6.2.12. Zekerheidsrechten

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

De bevrachter moet op het binnenschip een duidelijk zichtbare mededeling aanbrengen waaruit de rechten en de titel van de vervrachter blijken.

Art. 6.2.13. Garantie et saisie

§ 1. L'affréteur doit indemniser le fréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du bateau de navigation intérieure , et doit le garantir contre les conséquences de toute sûreté qui pourrait grever le bateau de navigation intérieure des suites de cette exploitation. En cas de saisie ou d'immobilisation du bateau de navigation intérieure , l'affréteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du bateau de navigation intérieure dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet.

L'affréteur garantit le fréteur contre toutes les conséquences et responsabilités qui résultent des suites de la signature de connaissements ou d'autres documents par le commandant, les officiers ou agents.

§ 2. En cas de saisie ou d'immobilisation du bateau de navigation intérieure du chef de revendications à l'encontre du fréteur, le fréteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du bateau de navigation intérieure dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet. Dans ce cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur pour toute perte, tout dommage et tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie ou de l'immobilisation du bateau de navigation intérieure .

Art. 6.2.14. Privilège sur la cargaison

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

Art. 6.2.15. Assistance

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affréteur.

L'affréteur assume le dommage provoqué des suites de l'assistance ou du remorquage.

Art. 6.2.13. Vrijwaring en beslag

§ 1. De bevrachter moet de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het binnenschip ontstaan, en moet hem vrijwaren tegen de gevolgen van elke zekerheid die het binnenschip ingevolge deze uitbating mocht bezwaren. In geval van beslag of aanhouding moet de bevrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen.

De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden die ontstaan ingevolge de ondertekening van cognossementen of andere documenten door de gezagvoerder, officieren of agenten.

§ 2. Ingeval van beslag of aanhouding hoofdens aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen. Alsdan moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten, met inbegrip van betaalde huur, die rechtstreeks uit het beslag of de aanhouding voortvloeien.

Art. 6.2.14. Ladingvoorrecht

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op elke lading die toebehoort aan de bevrachter.

Art. 6.2.15. Berging

Berg- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

De bevrachter staat in voor naar aanleiding van het bergen of slepen veroorzaakte schade.

Art. 6.2.16. Enlèvement d'épaves

L'affréteur doit indemniser et garantir le fréteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

Art. 6.2.17. Avarie commune

Le fréteur ne contribue pas à une avarie commune.

Art. 6.2.18. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le fréteur ne peut pas vendre le bateau de navigation intérieure .

Art. 6.2.19. Guerre

Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le bateau de navigation intérieure dans des zones où le bateau de navigation intérieure , la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

Art. 6.2.20. Résiliation

§ 1. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le prix du loyer ;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance ; ou

3° d'entretenir le bateau de navigation intérieure et les accessoires du navire.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, des suites d'un manquement dans le chef du fréteur et

Art. 6.2.16. Wrakkenruiming

De bevrachter moet de vervrachter vergoeden en vrijwaren voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

Art. 6.2.17. Averij-grosse

De vervrachter draagt niet bij in averij-grosse.

Art. 6.2.18. Overdracht, onderbevrachting en verkoop

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het binnenschip niet verkopen.

Art. 6.2.19. Oorlog

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het binnenschip niet doen varen in gebieden waarin het binnenschip, de lading, de bemanning of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

Art. 6.2.20. Beëindiging

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het binnenschip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer hij, ingevolge een

malgré une mise en demeure, il ne peut pas utiliser le bateau de navigation intérieure pendant quatorze jours ou plus.

§ 3. Le contrat sera réputé avoir été résilié lorsque le bateau de navigation intérieure a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale.

§ 4. Chacune des parties peut résilier le contrat en cas de dissolution, de liquidation ou de faillite de l'autre partie ou d'ouverture d'une autre procédure d'insolvabilité concernant cette dernière.

§ 5. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du bateau de navigation intérieure dans le port actuel ou le premier port suivant.

§ 6. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

Art. 6.2.21. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par deux an à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Section 2 – Affrètement à temps

tekortkoming van de vervrachter en ondanks een ingebrekestelling, het binnenschip niet kan gebruiken gedurende veertien dagen of meer.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het binnenschip volledig verloren is of wanneer het binnenschip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen.

§ 4. Elke partij mag de overeenkomst beëindigen in geval van ontbinding, vereffening of faillissement van de andere partij, of de opening van een andere deze laatste betreffende insolventieprocedure.

§ 5. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het binnenschip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

§ 6. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en aan de vorderingen welke zij desgevallend bezitten.

Art. 6.2.21. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Afdeling 2 – Tijdbevrachting

Art. 6.2.22. Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement à temps ayant pour objet un bateau de navigation intérieure utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 6.2.23. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement à temps.

Art. 6.2.24. Mentions

§ 1. Le contrat d'affrètement à temps mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, port d'attache, type, tonnage, lieu de construction, année de construction, société de classification, classe, date de la dernière inspection par la société de classification, vitesse et consommation ;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le prix du loyer ;

7° le courtage ;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le bateau de navigation intérieure ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le bateau de navigation intérieure visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent

Art. 6.2.22. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op tijdbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een binnenschip gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Art. 6.2.23. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op tijdbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.2.24. Vermeldingen

§ 1. De tijdbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, identificatienummer, thuishaven, type, tonnenmaat, bouwplaats, bouwjaar, classificatiebureau, klasse, datum van de laatste inspectie door het classificatiebureau, snelheid en verbruik;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het binnenschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de

pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de bateau de navigation intérieure officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

Art. 6.2.25. Durée

Le bateau de navigation intérieure est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours à partir de la livraison.

Art. 6.2.26. Zone de navigation

Le bateau de navigation intérieure doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime et entre des ports ou endroits sûrs situés dans le cadre de la zone de navigation convenue le cas échéant, conformément aux indications de l'affréteur.

Art. 6.2.27. Postes d'amarrage

Le bateau de navigation intérieure doit être chargé et déchargé à des lieux de mouillage, des postes à quai ou à d'autres endroits sûrs indiqués par l'affréteur.

Art. 6.2.28. Sous-affrètement

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le bateau de navigation intérieure .

Art. 6.2.29. Livraison

§ 1. Le fréteur doit livrer le bateau de navigation intérieure dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue.

§ 2. Lors de la livraison, le bateau de navigation intérieure doit être en état de navigabilité et approprié pour le service, et muni d'un commandant approprié et d'un équipage complet.

§ 3. Les cales du bateau de navigation intérieure doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

Art. 6.2.30. Restitution

mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

Art. 6.2.25. Duur

Het binnenschip wordt vervracht voor de bedongen tijd, die ingaat vanaf de levering.

Art. 6.2.26. Vaargebied

Het binnenschip moet worden uitgebaat in een wettig bedrijf en tussen veilige havens of plaatsen gelegen binnen het desgevallend overeengekomen vaargebied, overeenkomstig de aanwijzingen van de bevrachter.

Art. 6.2.27. Ligplaatsen

Het binnenschip moet worden geladen en gelost op veilige ankerplaatsen, ligplaatsen of andere plaatsen aangewezen door de bevrachter.

Art. 6.2.28. Onderbevrachting

Onverminderd zijn verplichtingen onder de bevrachtingsovereenkomst, mag de bevrachter het binnenschip onderbevrachten.

Art. 6.2.29. Levering

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip leveren in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens.

§ 2. Het binnenschip moet bij levering vaarwaardig en geschikt voor de dienst zijn, en voorzien zijn van een geschikte gezagvoerder en een volledige bemanning.

§ 3. De ruimen van het binnenschip moeten zuiver zijn, en klaar om lading aan boord te nemen.

Art. 6.2.30. Teruggave

L'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

Art. 6.2.31. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un expert, conjointement désigné par le fréteur et l'affréteur.

Les frais des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour la moitié.

Art. 6.2.32. Charges du fréteur

§ 1. Le fréteur doit veiller à l'assurance du bateau de navigation intérieure et à tous les provisions de bord nécessaires et les payer ; il paie également les salaires et charges concernant l'équipage ; de plus, il doit maintenir la classe du bateau de navigation intérieure , conserver dans un état convenable la coque, les engins et l'équipement avant et pendant le service, et le munir d'un commandant et d'un équipage.

§ 2. Le fréteur doit mettre à disposition tous les certificats qui sont requis pour une navigation légale, et veiller à ce qu'ils restent valables pendant la durée de l'affrètement.

Art. 6.2.33. Charges de l'affréteur

L'affréteur doit assurer les carburants et les payer ; il paie également les charges portuaires, tous les frais de communication relatifs à ses affaires, les droits de pilotage, de canal et de remorquage, les frais d'agence et commissions ainsi que les prélèvements consulaires .

Les frais d'escale dont le bateau de navigation intérieure est responsable, sauf s'ils sont dus aux conditions météorologiques, sont toutefois à la charge du fréteur.

De bevrachter moet het binnenschip aan de vervrachter teruggeven in dezelfde staat, rekening houdend met normale sleet.

Art. 6.2.31. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 6.2.32. Lasten van de vervrachter

§ 1. De vervrachter moet zorgen voor de verzekering van het binnenschip en voor alle noodzakelijke scheepsvoorraad, en deze betalen; evenzo moet hij de lonen en lasten betreffende de bemanning betalen; voorts moet hij de klasse van het binnenschip in stand houden, de romp, tuigen en uitrusting voor en tijdens de dienst in een doelmatige staat houden, en voor een gezagvoerder en een bemanning zorgen.

§ 2. De vervrachter moet alle certificaten ter beschikking stellen welke voor een wettige vaart vereist zijn, en ervoor zorgen dat ze tijdens de duur van de bevrachting geldig blijven.

Art. 6.2.33. Lasten van de bevrachter

De bevrachter moet zorgen voor de brandstoffen en deze betalen; evenzo betaalt hij havenlasten, alle communicatiekosten betreffende zijn zaken, loods- kanaal- en sleepgelden, agentuur- en commissielonen en consulaire heffingen;

Kosten van een havenaanloop waarvoor het binnenschip verantwoordelijk is, behalve wanneer ze te wijten zijn aan de weersomstandigheden, zijn evenwel ten laste van de vervrachter.

La fumigation nécessaire par rapport à la cargaison transportée pendant l'affrètement ou aux ports d'escale est également pour le compte de l'affréteur.

L'affréteur doit assurer le matériel d'arrimage et de sécurisation, et le payer.

Art. 6.2.34. Accomplissement du voyage

§ 1. Le commandant doit accomplir les voyages avec une bonne progression et prêter toute l'assistance d'usage avec son équipage.

Le commandant doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires et se trouve, nonobstant sa désignation par le fréteur, sous le commandement de l'affréteur en ce qui concerne l'exploitation et la représentation.

Sous la surveillance du commandant, mais à ses propres risques et dépens, l'affréteur exécute toutes les activités de manutention des marchandises, y compris l'arrimage et le marquage.

§ 2. Si l'affréteur a une raison fondée d'être insatisfait du commandant, le fréteur doit mettre en place une enquête et, le cas échéant, procéder au remplacement des personnes concernées.

Art. 6.2.35. Carburant

§ 1. L'affréteur et le fréteur doivent, lors respectivement de la livraison ou de la restitution ou en cas de résiliation, reprendre le carburant présent à bord et le payer.

§ 2. Les réservoirs de carburant du bateau de navigation intérieure sont à disposition de l'affréteur.

§ 3. Le fréteur ne peut pas refuser déraisonnablement à l'affréteur de prendre du carburant en vue de la livraison, pour autant que cela soit possible dans les ports d'escale et n'entrave pas l'exploitation normale du bateau de

Fumigatie nodig in verband met tijdens de bevrachting vervoerde lading of aangelopen havens is voor rekening van de bevrachter.

De bevrachter moet zorgen voor het stuw- en sjormateriaal en dit betalen.

Art. 6.2.34. Volbrenging van de reis

§ 1. De gezagvoerder moet de reizen volbrengen met behoorlijke voortgang en met zijn bemanning alle gebruikelijke bijstand verlenen.

De gezagvoerder moet beschikken over de nodige taalkennis en staat, niettegenstaande zijn aanduiding door de vervrachter, onder het bevel van de bevrachter wat betreft uitbating en vertegenwoordiging.

Onder toezicht van de gezagvoerder maar op zijn eigen risico en kosten voert de bevrachter alle goederenbehandelingswerkzaamheden uit, met inbegrip van het stuwen en het markeren.

§ 2. Ingeval de bevrachter een gegronde reden heeft om ontevreden te zijn over de gezagvoerder, moet de vervrachter een onderzoek instellen en zo nodig tot vervanging van de betrokkenen overgaan.

Art. 6.2.35. Brandstof

§ 1. De bevrachter en de vervrachter moeten bij levering respectievelijk teruggave of beëindiging van elkaar de aan boord aanwezige brandstof overnemen en die betalen.

§ 2. De brandstoftanks van het binnenschip staan ter beschikking van de bevrachter.

§ 3. De vervrachter mag de bevrachter niet onredelijk weigeren om brandstof in te nemen voor de levering, voor zover dat in de aanloophavens mogelijk is en het normale scheepsbedrijf niet hindert, en op voorwaarde dat de bevrachter alle kosten en schade op zich neemt.

navigation intérieure, et à la condition que l'affréteur assume tous les frais et dommages.

Aux mêmes conditions, l'affréteur ne peut pas déraisonnablement refuser au fréteur de prendre du carburant en vue de la restitution.

§ 4. L'affréteur doit alimenter le bateau de navigation intérieure en carburant approprié de la qualité convenue.

§ 5. L'affréteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, y compris l'élimination de ce carburant et son remplacement. Le fréteur n'est pas responsable de la diminution de vitesse, de l'augmentation de consommation, de la perte de temps ou d'autres conséquences.

§ 6. Au moment de la restitution, le bateau de navigation intérieure doit être pourvu de carburant de la même qualité et d'environ la même quantité qu'au moment de la livraison, étant entendu que le bateau de navigation intérieure doit toujours pouvoir atteindre le poste à quai le plus proche où du carburant approprié est disponible.

Art. 6.2.36. Prix du loyer

L'affréteur doit payer le prix du loyer convenu, depuis la livraison jusqu'à la restitution du bateau de navigation intérieure .

Sauf clause dérogatoire, le prix du loyer est dû par jour.

Art. 6.2.37. Paiement du prix du loyer

L'affréteur doit payer le prix du loyer au fréteur quinze jours au préalable.

À défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le fréteur peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le bateau de navigation intérieure du service.

Onder dezelfde voorwaarden mag de bevrachter de vervrachter niet onredelijk weigeren om brandstof in te nemen voor de teruggave.

§ 4. De bevrachter moet het binnenschip voorzien van geschikte brandstof van de overeengekomen kwaliteit.

§ 5. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolge het aan boord nemen van brandstof die ongeschikt is of niet de overeengekomen kwaliteit bezit, inbegrepen voor het verwijderen van deze brandstof en de vervanging ervan. De vervrachter is niet aansprakelijk voor vermindering van de snelheid, verhoogd verbruik, verloren tijd of andere gevolgen.

§ 6. Bij teruggave moet het binnenschip voorzien zijn van brandstof van dezelfde kwaliteit en ongeveer dezelfde hoeveelheid als bij levering, met dien verstande dat het binnenschip steeds de meest nabije ligplaats moet kunnen bereiken waar geschikte brandstof beschikbaar is.

Art. 6.2.36. Huurprijs

De bevrachter moet de overeengekomen huurprijs betalen, vanaf de levering tot de teruggave van het binnenschip.

Behoudens afwijkend beding is de huurprijs verschuldigd per dag.

Art. 6.2.37. Betaling van de huurprijs

De bevrachter moet de huurprijs vijftien dagen op voorhand aan de vervrachter betalen.

Bij gebreke van betaling na verloop van drie dagen volgend op een ingebrekestelling mag de vervrachter, onverminderd zijn recht op schadevergoeding, het binnenschip terugtrekken uit de dienst.

En cas de manquement de l'affréteur à payer le prix du loyer, le fréteur peut, sans préjudice du droit de mettre le bateau de navigation intérieure hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations ; la location se poursuit toutefois et l'affréteur est responsable de toutes les conséquences.

Art. 6.2.38. Nettoyage des cales

§ 1. L'affréteur peut demander au fréteur de charger l'équipage de nettoyer les cales entre les voyages, à la condition qu'il paie une indemnité convenue, que l'équipage puisse exécuter ce travail en toute sécurité et que les règles locales soient respectées. Le fréteur n'est pas responsable quand l'état des cales n'est pas accepté. Le temps nécessaire au nettoyage est pour le compte de l'affréteur.

§ 2. L'affréteur doit assurer les produits de nettoyage et les payer.

§ 3. Tous les frais et le temps liés à l'élimination des restes de cargaison, produits de nettoyage et déchets sont à charge de l'affréteur.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice de la Convention CDNI.

Art. 6.2.39. Déchets

Les clauses contenues dans un contrat d'affrètement à temps qui portent atteinte à la Convention CDNI, en particulier à son article 8, 11, 12 ou 13, sont nulles.

Art. 6.2.40. Espace d'un navire

§ 1. À l'exception des espaces nécessaires à l'équipage et à l'équipement du bateau de navigation intérieure , les cales, pontées et autres espaces de chargement sont entièrement à disposition de l'affréteur.

§ 2. Si la cargaison est transportée en pontée, l'affréteur est responsable vis-à-vis du fréteur de

Bij elk in gebreke blijven van de bevrachter om de huurprijs te betalen mag de vervrachter, onverminderd het recht het binnenschip uit dienst te nemen, de uitvoering van al zijn verplichtingen opschorten; de huur loopt evenwel door en de bevrachter is aansprakelijk voor alle gevolgen.

Art. 6.2.38. Reiniging van de ruimen

§ 1. De bevrachter mag de vervrachter verzoeken de bemanning op te dragen tussen de reizen de ruimen te reinigen, op voorwaarde dat hij een overeengekomen vergoeding betaalt, de bemanning dit werk veilig kan uitvoeren en de plaatselijke regels worden nageleefd. De vervrachter is niet aansprakelijk wanneer de toestand van de ruimen niet wordt aanvaard. De voor de reiniging nodige tijd is voor rekening van de bevrachter.

§ 2. De bevrachter moet zorgen voor de reinigingsmiddelen en deze betalen.

§ 3. Alle kosten en tijd in verband met de verwijdering van ladingresten, reinigingsmiddelen en afval zijn ten laste van de bevrachter.

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd het CDNI-Verdrag.

Art. 6.2.39. Afval

Bedingen in een tijdbevrachtingsovereenkomst die afbreuk doen aan het CDNI-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 8, 11, 12 of 13 ervan, zijn nietig.

Art. 6.2.40. Scheepsruimte

§ 1. Met uitzondering van de ruimten nodig voor de bemanning en de scheepsuitrusting zijn de ruimen, dekken en andere ladingruimten volledig ter beschikking van de bevrachter.

§ 2. Ingeval lading aan dek wordt vervoerd, is de bevrachter tegenover de vervrachter aansprakelijk

tous les dommages occasionnés de ce fait au bateau de navigation intérieure . Les connaissements doivent être émis conformément à l'article 6.2.52, § 3.

Art. 6.2.41. Instructions de navigation

L'affréteur doit fournir au commandant en temps utile et par écrit toutes les instructions de navigation nécessaires.

Art. 6.2.42. Cargaison dangereuse et exclue

Le bateau de navigation intérieure doit être utilisé en vue du transport d'une cargaison licite.

Une cargaison dangereuse ou nocive peut seulement être transportée conformément aux règles et aux recommandations des autorités compétentes, des ports de chargement et de déchargement et des zones de transit.

Le transport d'armes et de munitions, de substances explosives et de matières nucléaires ou radioactives est interdit.

Art. 6.2.43. Interruption du prix du loyer

Le prix du loyer n'est pas dû pour la durée pendant laquelle le bateau de navigation intérieure n'est pas totalement actif, notamment dans les cas suivants : manque d'équipage ou grève de celui-ci, manque de provisions, incendie, pannes, dommages occasionnés à la coque, aux engins de propulsion ou équipements du navire, échouements, saisie non imputable à l'affréteur ou à un sous-affréteur, immobilisation par les autorités compétentes pour cause de défectuosité du bateau de navigation intérieure , avaries non imputables à une défectuosité de la cargaison, mise en cale sèche, nettoyage ou peinture de la coque sous l'eau et réparation.

Le prix du loyer n'est pas non plus dû en cas de déroutement contraire aux instructions de l'affréteur.

voor alle daardoor aan het binnenschip berokkende schade. De cognossementen moeten worden uitgegeven in overeenstemming met artikel 6.2.52, § 3.

Art. 6.2.41. Vaaronderrichtingen

De bevrachter moet de gezagvoerder tijdig en schriftelijk alle nodige vaaronderrichtingen verstrekken.

Art. 6.2.42. Gevaarlijke en uitgesloten lading

Het binnenschip moet worden gebruikt om wettige lading te vervoeren.

Gevaarlijke of schadelijke lading mag alleen worden vervoerd in overeenstemming met de regels en de aanbevelingen van bevoegde overheden, de laad- en loshavens en de doorvaren gebieden.

Het vervoer van wapens en munitie, ontplofbare stoffen en nucleaire of radioactieve stoffen is verboden.

Art. 6.2.43. Huurprijsonderbreking

De huurprijs is niet verschuldigd voor de tijd gedurende welke het binnenschip niet volledig werkzaam is, waaronder gevallen van gebrek aan of staking door de bemanning, gebrek aan voorraad, brand, stilvallen, schade aan romp, voortbewegingstuigen of scheepsuitrusting, aan de grond lopen, beslag niet te wijten aan de bevrachter of een onderbevrachter, aanhouding door de bevoegde overheden wegens gebreken van het binnenschip, averijen niet te wijten aan gebreken van de lading, droogzetten, reiniging of schilderen van het onderwaterschip en herstelling.

De huurprijs is evenmin verschuldigd in geval van koersafwijking in strijd met de onderrichtingen van de bevrachter.

Pendant la durée d'interruption du prix du loyer, tous les carburants sont à charge du fréteur.

Les contretemps et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation dans des ports et rivières peu profonds sont à charge de l'affréteur.

En cas de limitation de vitesse pendant le voyage à la suite d'une défectuosité de la coque, des engins de propulsion ou de l'équipement du bateau de navigation intérieure , la perte de temps et les frais de carburants supplémentaires peuvent être déduits du prix du loyer.

Art. 6.2.44. Mise en cale sèche

Sauf cas d'urgence, le bateau de navigation intérieure ne peut pas être mis en cale sèche.

Art. 6.2.45. Perte totale

En cas de perte du bateau de navigation intérieure , les montants prépayés et non acquis sont immédiatement restitués à l'affréteur.

Art. 6.2.46. Exonérations

Le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle dans les cas suivants : aléas naturels inévitables ; fait d'ennemis ; incendie ; contrainte de prince, autorités ou peuple ; dangers et accidents de la mer, des rivières, des engins, des chaudières et de la navigation ; et les erreurs de navigation.

Art. 6.2.47. Sûretés

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

Tijdens de duur van de huurprijsonderbreking zijn alle brandstoffen ten laste van de vervrachter.

Oponthoud en kosten veroorzaakt door de weersomstandigheden of het varen op ondiepe havens en rivieren zijn ten laste van de bevrachter.

Ingeval de snelheid tijdens de reis wordt beperkt ingevolge gebreken van de romp, de voortbewegingstuigen of de scheepsuitrusting, mogen de verloren tijd en de kosten van bijkomende brandstoffen van de huurprijs worden afgetrokken.

Art. 6.2.44. Droogzetten

Tenzij in noodgevallen, mag het binnenschip niet worden drooggezet.

Art. 6.2.45. Volledig verlies

In geval van verlies van het binnenschip worden vooruitbetaalde en niet verworven bedragen onmiddellijk aan de bevrachter terugbetaald.

Art. 6.2.46. Ontheffingen

De vervrachter en de bevrachter zijn jegens elkaar van aansprakelijkheid ontheven in geval van onvermijdelijke natuurlijke toevallen, handelingen van vijanden, brand, dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden of het volk, alle gevaren en ongevallen van de zee, rivieren, werktuigen, ketels en de scheepvaart, en fouten bij de navigatie.

Art. 6.2.47. Zekerheidsrechten

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle aan de bevrachter toebehorende lading.

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

L'affréteur ne commande pas de stocks, d'accessoires ou de services à charge du fréteur.

Art. 6.2.48. Renflouement

Toutes les épaves et la rémunération du chef d'assistance reviennent pour moitié au fréteur et à l'affréteur, déduction faite de leurs frais à tous deux et de la part destinée à l'équipage.

Art. 6.2.49. Avarie commune

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'Avarie Commune IVR.

L'affréteur doit veiller à ce que l'applicabilité des Règles d'Avarie Commune IVR soit stipulée dans tous les connaissements.

Le prix du loyer ne contribue pas à une avarie commune.

Art. 6.2.50. Navigation

Aucune des dispositions de la présente section ne peut être interprétée comme une remise de la gestion nautique à l'affréteur. Le fréteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières, comme s'il agissait pour son propre compte.

Art. 6.2.51. Créances de cargaison

Les créances d'indemnisation pour la perte ou les dommages survenus à la cargaison ou pour le retard sont réparties comme suit :

1° les créances résultant de l'innavigabilité du bateau de navigation intérieur ou d'une faute de navigation ou dans la gestion du bateau de navigation intérieure sont entièrement à charge du fréteur, sauf si ce dernier prouve que l'innavigabilité du bateau de navigation intérieur a été causée par le chargement, l'arrimage, le déchargement ou une autre opération de

De bevrachter bestelt geen voorraden, benodigdheden of diensten ten laste van de vervrachter.

Art. 6.2.48. Berging

Alle wrakken en bergloon komt bij helften toe aan de vervrachter en de bevrachter, onder aftrek van beider kosten en het aandeel van de bemanning.

Art. 6.2.49. Averij-grosse

Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Avarij-Grosse Regels IVR.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle cognossementen de toepasselijkheid van de Avarij-Grosse Regels IVR wordt bedongen.

De huurprijs draagt niet in averij-grosse bij.

Art. 6.2.50. Navigatie

Geen bepaling van deze afdeling mag worden uitgelegd als een overgave van het rederschap aan de bevrachter. De vervrachter blijft verantwoordelijk voor de navigatie, daden van loodsen en slepers, verzekering, bemanning en alle andere aangelegenheden, alsof hij voor eigen rekening handelt.

Art. 6.2.51. Ladingvorderingen

Vorderingen tot vergoeding van verlies van of schade aan lading of vertraging worden als volgt toegerekend:

1° vorderingen voortspruitend uit ondeugdelijkheid van het binnenschip of een fout bij de navigatie of het beheer van het binnenschip zijn volledig ten laste van de vervrachter, tenzij deze laatste bewijst dat de ondeugdelijkheid van het binnenschip werd veroorzaakt door het laden, stuwen, lossen of anderszins behandelen van de lading, in welk geval het 2° van toepassing is;

manutention de la cargaison, auquel cas le point 2° s'applique ;

2° les créances résultant du chargement, de l'arrimage, du déchargement, de l'entreposage ou de toute autre opération de manutention de la cargaison sont entièrement à charge de l'affréteur ;

3° les créances résultant de manquants ou de transport trop lointain sont pour moitié à charge du fréteur et de l'affréteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte du pillage ou d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de ce dernier ;

4° toutes les autres créances, y compris celles pour cause de retard, sont pour moitié à charge du fréteur et de l'affréteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de ce dernier ;

Art. 6.2.52. Connaissements

§ 1. Le commandant doit signer les connaissements et lettres de voiture.

§ 2. Les connaissements relatifs à un chargement en pontée doivent contenir une clause stipulant que les marchandises sont transportées en pontée aux risques et dépens de l'affréteur, du chargeur et du destinataire, sans la moindre responsabilité de quelconques pertes, dommages, frais ou retard à charge du bateau de navigation intérieure ou du fréteur.

Article 6.2.53. Guerre

Si le commandant estime que le bateau de navigation intérieure peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le

2° vorderingen voortspruitend uit laden, stuwen, lossen, opslaan of alle andere vormen van behandelen van de lading zijn volledig ten laste van de bevrachter;

3° vorderingen voortspruitend uit manco's of teververvoer zijn bij helften ten laste van de vervrachter en de bevrachter, tenzij onweerlegbaar wordt bewezen dat de vordering voortspruit uit plundering dan wel uit een handeling of nalaten van één der partijen, haar aangestelden of onderaannemers, in welk geval de vordering volledig ten laste van deze laatste komt;

4° alle andere vorderingen, met inbegrip van vorderingen wegens vertraging, zijn bij helften ten laste van de vervrachter en de bevrachter, tenzij onweerlegbaar wordt bewezen dat de vordering voortspruit uit handeling of nalaten van één der partijen, haar aangestelden of onderaannemers, in welk geval de vordering volledig ten laste van deze laatste komt.

Art. 6.2.52. Cognossementen

§ 1. De gezagvoerder moet cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen.

§ 2. Cognossementen betreffende deklading moeten een beding bevatten luidens welk de goederen aan dek worden vervoerd op risico en kosten van de bevrachter, de afzender en de ontvanger, zonder enige aansprakelijkheid voor welk verlies, schade, kosten of vertraging ook lastens het binnenschip of de vervrachter.

Artikel 6.2.53. Oorlog

Ingeval de gezagvoerder oordeelt dat het binnenschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan oorlogsrisico's of aan risico's van burgeroorlog, omwenteling, terrorisme, blokkade of vergelijkbare gebeurtenissen, is hij niet verplicht zich daarheen

bateau de navigation intérieure peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Art. 6.2.54. Réquisition

Si le bateau de navigation intérieure est réquisitionné par l'état d'enregistrement ou d'immatriculation ou une autre autorité compétente, une interruption du prix du loyer s'applique et le prix du loyer payé par l'État du pavillon ou une autre autorité compétente revient le cas échéant au fréteur. La durée de la réquisition fait partie de la durée de l'affrètement.

Si la réquisition dure plus de quatre-vingt-dix jours, chaque partie peut résilier le contrat d'affrètement, sans qu'une indemnité soit due.

Art. 6.2.55. Dommages occasionnés par des manutentionnaires

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au bateau de navigation intérieure par des manutentionnaires, à la condition que le commandant en informe par écrit l'affréteur ou son représentant au plus tard dans les vingt-quatre heures du préjudice. En cas de vices cachés, la notification doit avoir lieu au plus tard au moment où ils ont pu être découverts en diligence raisonnable. La notification doit décrire précisément les dommages et l'affréteur doit être invité à désigner un expert pour constater l'ampleur du préjudice.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du bateau de navigation intérieure , l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption de prix du loyer ne s'applique.

Art. 6.2.56. Interruptions de travail

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de toute autre problème en lien avec

te begeven, en mag het binnenschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

Art. 6.2.54. Opeising

Ingeval het binnenschip door de staat van registratie of teboekstelling of een andere bevoegde overheid wordt opgeëist, treedt een huurprijsonderbreking in en komt de desgevallend door de vlagstaat of andere bevoegde overheid betaalde huurprijs toe aan de vervrachter. De duur van de opeising telt mee als duurtijd van de bevrachting.

Ingeval de opeising langer duurt dan negentig dagen, mag elke partij de bevrachtingsovereenkomst beëindigen, zonder dat schadevergoeding verschuldigd is.

Art. 6.2.55. Stuwadoorsschade

De bevrachter moet de schade vergoeden die aan het binnenschip wordt berokkend door stuwadoors, op voorwaarde dat de gezagvoerder de bevrachter of zijn vertegenwoordiger ten laatste vierentwintig uur nadat de schade is ontstaan, daar schriftelijk van op de hoogte stelt. In geval van verborgen schade moet de kennisgeving ten laatste gebeuren op het ogenblik dat ze bij behoorlijke zorg ontdekt kon worden. De kennisgeving moet de schade nauwkeurig beschrijven en de bevrachter moet worden uitgenodigd een deskundige aan te stellen om de omvang van de schade vast te stellen.

Ingeval de schade de vaarwaardigheid, de veiligheid van de bemanning of de bedrijfsklaarheid van het binnenschip in het gedrang brengt, moet de bevrachter onmiddellijk en op zijn kosten overgaan tot herstellingen, tijdens welke geen huurprijsonderbreking intreedt.

Art. 6.2.56. Arbeidsonderbrekingen

In geval van staking, arbeidsonderbreking, boycot of enige andere moeilijkheid in verband met de

l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du prix du loyer.

Art. 6.2.57. Affrètements de longue durée

§ 1. Le présent article s'applique aux affrètements d'une durée supérieure à cinq mois.

§ 2. Le fréteur peut mettre en cale sèche le bateau de navigation intérieure en vue de l'entretien ou de la réparation à des lieu et date jugés opportuns de commun accord entre les parties.

§ 3. L'affréteur peut battre son pavillon et apposer ses marques sur le bateau de navigation intérieure . Le bateau de navigation intérieure doit être repeint dans les couleurs du fréteur avant restitution. Le temps et les frais consacrés à la peinture sont à charge de l'affréteur.

Art. 6.2.58. Courtage

Le fréteur assure le paiement du courtage.

Art. 6.2.59. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Section 3 – Affrètement en séjour

Art. 6.2.60. Notion

tewerkstelling van de bemanning, geldt het tijdverlies als huurprijsonderbreking.

Art. 6.2.57. Langdurige bevrachtingen

§ 1. Dit artikel is van toepassing op bevrachtingen met een duur van langer dan vijf maanden.

§ 2. De vervrachter mag het binnenschip voor onderhoud of herstelling droogzetten op een tijdstip en een plaats welke in overeenstemming tussen partijen geschikt zijn bevonden.

§ 3. De bevrachter mag zijn vlag voeren en zijn merken op het binnenschip aanbrengen. Het binnenschip moet voor teruggave opnieuw in de kleuren van de vervrachter worden geschilderd. De aan het schilderwerk bestede tijd en kosten zijn ten laste van de bevrachter.

Art. 6.2.58. Makelaarsloon

De vervrachter staat in voor de betaling van het makelaarsloon.

Art. 6.2.59. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Afdeling 3 – Ligbevrachting

Art. 6.2.60. Begrip

Dans la présente section, on entend par « contrat d'affrètement en séjour » un contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure partiellement ou totalement à disposition de l'affréteur afin de charger des marchandises à son bord, de les y entreposer et de les décharger de ce bateau de navigation intérieure .

Art. 6.2.61. Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement en séjour ayant pour objet un bateau de navigation intérieure. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 6.6.62. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement en séjour.

Art. 6.2.63. Mentions

§ 1. Le contrat d'affrètement en séjour mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, port d'attache, type, tonnage, lieu de construction, année de construction, société de classification, classe, date de la dernière inspection par la société de classification, vitesse et consommation ;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le lieu d'amarrage ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le prix du loyer ;

In deze afdeling wordt onder "ligbevrachtingsovereenkomst" verstaan een overeenkomst waarbij de vervrachter zich verbindt een binnenschip geheel of gedeeltelijk terbeschikking te stellen van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, ze erin op te slaan en ze eruit te lossen.

Art. 6.2.61. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op ligbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een binnenschip. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Art. 6.6.62. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op ligbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.2.63. Vermeldingen

§ 1. De ligbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, identificatienummer, thuishaven, type, tonnenmaat, bouwplaats, bouwjaar, classificatiebureau, klasse, datum van de laatste inspectie door het classificatiebureau, snelheid en verbruik;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° de ligplaats;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° le courtage ;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le bateau de navigation intérieure ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le bateau de navigation intérieure visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de bateau de navigation intérieure officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

Art. 6.2.64. Durée

§ 1. L'affrètement en séjour est fait pour une durée de cinq jours au moins.

§ 2. Si une durée déterminée a été convenue, l'affréteur peut, pendant toute la durée de ce délai, décharger et recharger le bateau de navigation intérieure .

§ 3. Si aucune durée déterminée n'a été convenue, l'affrètement prend fin dès que la cargaison embarquée a été entièrement déchargée.

§ 4. S'il n'a été convenu qu'une durée minimale, l'affréteur peut, à l'expiration de ce délai, exiger la poursuite de l'affrètement, à moins qu'il n'ait déjà, au cours de ce délai, procédé au déchargement complet du bateau de navigation intérieure .

Art. 6.2.65. Début

Le séjour commence à courir le lendemain de l'affrètement, alors même que le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement indiqué. Néanmoins, s'il est procédé au chargement du bateau de navigation intérieure le jour de l'affrètement, le séjour commence à courir ce jour-là.

Art. 6.2.66. État du bateau de navigation intérieure

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het binnenschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

Art. 6.2.64. Duur

§ 1. Bevrachting om te liggen geschiedt voor ten minste vijf dagen.

§ 2. Ingeval een bepaalde duur is overeengekomen, mag de bevrachter het binnenschip binnen die tijd lossen en weer laden.

§ 3. Ingeval geen bepaalde duur is overeengekomen, eindigt de bevrachting zodra de ingescheepte lading volledig gelost is.

§ 4. Ingeval alleen een minimumduur is overeengekomen, mag de bevrachter bij het verstrijken daarvan de voortzetting van de bevrachting eisen, tenzij hij het binnenschip binnen die tijd reeds geheel heeft gelost.

Art. 6.2.65. Aanvang

Het liggen gaat in op de dag na die van de bevrachting, zelfs wanneer het binnenschip zich op de aangewezen laadplaats bevindt. Ingeval het binnenschip geladen wordt op de dag van de bevrachting, gaat het liggen echter op die dag in.

Art. 6.2.66. Staat van het binnenschip

§ 1. Le fréteur doit mettre à la disposition de l'affréteur le bateau de navigation intérieure en bon état d'entretien.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure n'est pas en bon état, l'affréteur peut, avant le chargement, résilier le contrat sans être redevable d'une quelconque indemnité.

La charge de la preuve de l'état défectueux du bateau de navigation intérieure incombe à l'affréteur.

§ 3. L'affréteur qui accepte le bateau de navigation intérieure en mauvais état d'entretien le fait à ses propres risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour tenir le fréteur responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

Art. 6.2.67. Déchets

Les clauses contenues dans un contrat d'affrètement en séjour qui portent atteinte à la Convention CDNI, en particulier les articles 8, 11, 12 ou 13, sont nulles.

Art. 6.2.68. Fret et surestaries

§ 1. Quelle que soit l'heure de début du chargement ou de fin du déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

§ 2. Le règlement du fret et des surestaries doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours au lendemain du jour où le déchargement est terminé ; à défaut de quoi le fréteur peut, après mise en demeure, exiger à titre de compensation une somme équivalente au fret journalier, et ce jusqu'au règlement intégral.

§ 3. Si un bateau de navigation intérieure est affrété pour séjourner ou naviguer et que le fréteur reçoit l'ordre d'entreprendre un voyage, il a droit au fret stipulé pour le séjour jusqu'à la veille du jour où le connaissement établi pour le voyage lui est soumis pour signature.

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip in goede staat van onderhoud ter beschikking stellen van de bevrachter.

§ 2. Ingeval het binnenschip niet in goede staat is mag de bevrachter de overeenkomst voor de inlading opzeggen zonder enige vergoeding verschuldigd te zijn.

De bewijslast in verband met de gebrekkige staat van het binnenschip rust op de bevrachter.

§ 3. De bevrachter die het binnenschip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de vervrachter aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.

Art. 6.2.67. Afval

Bedingen in een ligbevrachtingsovereenkomst die afbreuk doen aan het CDNI-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 8, 11, 12 of 13 ervan, zijn nietig.

Art. 6.2.68. Vracht en liggeld

§ 1. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden begint of het lossen eindigt.

§ 2. De vracht en het liggeld moeten betaald worden binnen een termijn van drie werkdagen, ingaande de dag na die waarop het lossen is geëindigd, anders kan de vervrachter, na ingebrekestelling, als vergoeding een som eisen gelijk aan de dagelijkse vracht, en dit tot aan de volledige betaling.

§ 3. Wanneer een binnenschip bevracht is voor liggen of varen en de vervrachter bevel ontvangt een reis te ondernemen, heeft hij recht op de voor het liggen bedongen vracht tot en met de dag voor die waarop het voor de reis opgemaakt cognossement hem ter ondertekening wordt voorgelegd.

Art. 6.2.69. Remorquage et déhalage

Tous les frais de remorquage et de déhalage doivent être remboursés au fréteur. Si le fréteur procède lui-même au déhalage d'un bateau de navigation intérieur, il peut réclamer une indemnité équivalente au salaire qui serait réclamé par les remorqueurs. Lorsque l'ordre de déhalage lui est remis après 16 heures, sous le régime de l'heure d'hiver, ou après 17 heures, sous le régime de l'heure d'été, il n'est pas tenu de se trouver à son nouvel emplacement le lendemain dès la première heure. Lorsque le chargement, le déchargement ou le déhalage s'effectue en dehors des heures de service de la douane, une indemnité est allouée au fréteur.

Art. 6.2.69. Slepen en verhalen

Alle sleep- en verhaalkosten worden aan de vervrachter terugbetaald. Ingeval de vervrachter het binnenschip zelf verhaalt, kan hij een vergoeding eisen gelijk aan het loon dat door de sleepboten zou zijn gevraagd. Wanneer het bevel tot verhalen hem bereikt na 16 uur, wintertijd, of na 17 uur, zomertijd, is hij niet verplicht 's anderendaags vanaf het eerste uur op zijn nieuwe ligplaats te zijn. Wanneer het laden, lossen of verhalen geschiedt buiten de diensturen van de douane, wordt aan de vervrachter een vergoeding toegekend.

Art. 6.2.70. Connaissement et quittance

§ 1. Le contrat peut stipuler que fréteur doit signer un connaissement.

Le connaissement peut être à ordre, au porteur ou au nom.

Les mentions contenues dans le connaissement valent pour preuve entre toutes les parties intéressées par le chargement, et entre elles et les assureurs.

§ 2. À la fin du déchargement, le fréteur peut exiger que le destinataire lui donne quittance pour les quantités déchargées.

Art. 6.2.70. Cognossement en kwijting

§ 1. De overeenkomst kan bepalen dat de vervrachter een cognossement moet ondertekenen.

Het cognossement kan aan order zijn, aan toonder of op naam.

De vermeldingen in het cognossement gelden als bewijs tussen alle bij de lading belang hebbende partijen en tussen hen en de verzekeraars.

§ 2. Bij het einde van de lossing mag de vervrachter eisen dat de geadresseerde hem kwijting geeft voor de geloste hoeveelheden.

Art. 6.2.71. Responsabilité du fréteur

§ 1. Si un connaissement a été signé, les sous-sections 3 et 5 de la section 1 du chapitre 2 du titre 2 du livre 6 sont d'application par analogie, étant entendu que le fréteur est considéré comme transporteur au sens des dispositions visées.

§ 2. Si aucun connaissement n'a été signé, le fréteur n'est pas responsable à l'égard du nombre de colis embarqués ou des quantités embarquées. Il ne répond que de son dol ou de sa faute lourde.

Art. 6.2.71. Aansprakelijkheid van de vervrachter

§ 1. Ingeval een cognossement is getekend, zijn onderafdelingen 3 en 5 van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 6 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de vervrachter in de zin van de bedoelde bepalingen wordt beschouwd als vervoerder.

§ 2. Ingeval geen cognossement is getekend, is de vervrachter niet aansprakelijk ten aanzien van het aantal ingescheepte colli's of de ingeladen hoeveelheden. Hij is slechts aansprakelijk uit

L'affréteur peut toutefois faire sceller le bateau de navigation intérieure .

hoofde van eigen opzet of grove schuld. De bevrachter kan het binnenschip evenwel doen verzegelen.

Art. 6.2.72. Cession

Le affréteur peut céder les droits issus du contrat à des tiers, même si aucun connaissement n'a été signé à ordre. Dès que le fréteur a été avisé de ce transfert et de l'acceptation par le cessionnaire, il doit se comporter selon ses prescriptions.

Le courtier fluvial qui a conclu le contrat a dans ce cas droit à son courtage sur le fret dû au fréteur jusqu'au jour du transfert, ainsi qu'à un courtage de deux et demi pour cent du fret dû par le cessionnaire.

Art. 6.2.72. Overdracht

De bevrachter mag de rechten uit de overeenkomst overdragen aan derden, zelfs indien geen cognossement aan order is getekend. Zodra de vervrachter bericht ontvangen heeft van deze overdracht en van de aanvaarding door de overnemer, moet hij zich naar diens voorschriften gedragen.

De scheepsmakelaar die de overeenkomst heeft gesloten, heeft in dat geval recht op zijn makelaarsloon op de vracht die aan de vervrachter verschuldigd is tot de dag van de overdracht, alsook op een makelaarsloon van tweeënhalf procent van de vracht verschuldigd door de overnemer.

Art. 6.2.73. Déchargement à la fin de l'affrètement

À la fin de la durée convenue ou, à défaut, à l'échéance du cinquantième jour, le fréteur peut exiger le déchargement du bateau de navigation intérieure . À cet effet, il doit mettre l'affréteur en demeure. Le bateau de navigation intérieure doit être déchargé dans un délai de dix jours, dimanches et jours fériés non inclus, prenant cours au lendemain de la mise en demeure ou au plus tôt le cinquante-et-unième jour du séjour. À compter du onzième jour de la mise en demeure, le fréteur peut exiger sans nouvelle mise en demeure que le fret convenu soit majoré de cinquante pour cent.

Le fréteur peut également, dès le vingtième jour de la mise en demeure, faire désigner un séquestre.

Les alinéas précédents valent sans préjudice d'autres mesures, à l'égard desquelles l'article 6.2.110 est d'application par analogie.

Art. 6.2.73. Lossing bij einde van de bevrachting

De vervrachter mag bij het einde van de overeengekomen duur of, bij gebreke daarvan, bij het verstrijken van de vijftigste dag, eisen dat het binnenschip wordt gelost. Daartoe moet hij de bevrachter in gebreke stellen. Het binnenschip moet worden gelost binnen een tijd van tien dagen, zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen, ingaande de dag na de ingebrekestelling of ten vroegste de eenenvijftigste dag van het liggen. Vanaf de elfde dag na die van de ingebrekestelling, mag de vervrachter zonder nieuwe ingebrekestelling eisen dat de overeengekomen vracht met vijftig procent wordt verhoogd.

De vervrachter mag insgelijks, vanaf de twintigste dag na die van de ingebrekestelling, een sekwester doen aanstellen.

De voorgaande leden gelden onverminderd andere maatregelen, ten aanzien waarvan artikel 6.2.110 van overeenkomstige toepassing is.

Art. 6.2.74. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement en séjour se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement en séjour peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Chapitre 2 – Transport

Section 1 - Transport de marchandises

Sous-section 1 – Dispositions générales

Art. 6.2.75. Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « contrat de transport » : tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par les voies navigables intérieures ;

2° « transporteur » : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur ;

3° « transporteur substitué » : toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur ;

4° « expéditeur » : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur ;

Art. 6.2.74. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een ligbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een ligbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Afdeling 1 - Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 6.2.75. Begrippen

In deze afdeling wordt verstaan onder:

1° "vervoerovereenkomst": elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenscheepvaartwegen;

2° "vervoerder": eenieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3° "ondervervoerder": eenieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4° "afzender": eenieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5° « destinataire » : la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

6° « document de transport » : un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce ;

7° « marchandises » : ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers ; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur ;

8° « par écrit » : à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, également la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence ;

9° « unité de compte » : le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international.

Art. 6.2.76. Application internationale et matérielle

§ 1. La présente section s'applique :

1° tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés au sein du Royaume ;

5° "geadresseerde": de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6° "vervoersdocument": een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7° "goederen": niet gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; ingeval de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of ingeval zij zijn verpakt, wordt onder "goederen" eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8° "schriftelijk": tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9°: "rekeneenheid": het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

Art. 6.2.76. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op:

1° iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen het Koninkrijk zijn gelegen;

2° tout autre contrat de transport auquel les dispositions directement applicables de la Convention CMNI ne s'appliquent pas.

§ 2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si :

1° un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si

2° la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritimes est la plus longue.

§ 3. La présente section est applicable est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

§ 4. La sous-section 8 de la présente section est d'application par analogie aux les contrats de transport visés à l'article 6.2.78, § 4.

§ 5. La présente section n'est pas applicable au transport gratuit.

§ 6. Si un contrat de transport peut également être qualifié de contrat d'affrètement, les dispositions de la présente section sont exclusivement d'application, à l'exclusion de celles concernant les affrètements.

§ 7. Le droit de l'État dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 6.2.86, § 1er, à l'exception du droit international privé de cet État.

2° iedere andere vervoerovereenkomst waarop de rechtstreeks werkende bepalingen van het CMNI-Verdrag niet van toepassing zijn.

§ 2. Ingeval de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenscheepvaartwegen als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is deze afdeling ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in paragraaf 1 bepaalde voorwaarden, tenzij:

1° in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecognossement is opgesteld, dan wel

2° de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.

§ 3. Deze afdeling is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van teboekstelling, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

§ 4. Op de vervoerovereenkomsten bedoeld in artikel 6.2.78, § 4 is onderafdeling 8 van deze afdeling van overeenkomstige toepassing.

§ 5. Deze afdeling is niet van toepassing op vervoer om niet.

§ 6. Ingeval een vervoerovereenkomst tevens als een bevrachtingsovereenkomst kan worden aangemerkt, zijn uitsluitend de bepalingen van deze afdeling van toepassing, met uitsluiting van die betreffende de bevrachtingen.

§ 7. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 6.2.86, § 1, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden, met uitzondering van het internationaal privaatrecht van die Staat.

Art. 6.2.77. Interprétation

La présente section est interprétée conformément à la Convention CMNI.

Art. 6.2.78. Autre réglementation

§ 1. Les dispositions directement applicables de la Convention CMNI s'appliquent aux contrats de transport visés à l'article 2 de cette convention.

§ 2. Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats de transport.

§ 3. La présente section n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

§ 4. La présente section n'affecte pas les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou navires de mer.

§ 5. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente section à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Sous-section 2 – Droits et obligations des parties contractantes

Art. 6.2.79. Prise en charge, transport et livraison des marchandises

§ 1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais

Art. 6.2.77. Uitlegging

Deze afdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het CMNI-Verdrag.

Art. 6.2.78. Andere regelgeving

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het CMNI-Verdrag zijn van toepassing op de vervoerovereenkomsten bedoeld in artikel 2 van dat verdrag.

§ 2. Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op vervoerovereenkomsten van toepassing.

§ 3. Deze afdeling doet geen afbreuk aan de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van averij-grosse.

§ 4. Deze afdeling laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder onverlet welke voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationaal recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van binnen- of zeeschepen.

§ 5. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van deze afdeling voor schade veroorzaakt door een kernongeval, ingeval de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Onderafdeling 2 – Rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijen

Art. 6.2.79. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

§ 1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te

impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

§ 2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.

§ 3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

§ 4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur :

1° qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou

2° si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.

§ 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

§ 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si

vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

§ 2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.

§ 3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

§ 4. Ingeval is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,

1° bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

2° wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.

§ 5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

§ 6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimen ingeval dit

cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Art. 6.2.80. Transporteur substitué

§ 1. Le contrat répondant à la définition de l'article 6.2.75, 1°, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente section. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente section relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

§ 2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente section. Toutes les dispositions de la présente section régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

§ 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

§ 4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente section ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

met de afzender is overeengekomen of ingeval dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Art. 6.2.80. Ondervervoerder

§ 1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 6.2.75, 1°, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder moet worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van deze afdeling. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

§ 2. Ingeval de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

§ 3. De vervoerder moet de afzender in elk geval informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

§ 4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van deze afdeling, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

§ 5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Art. 6.2.81. Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

Art. 6.2.82. Obligations de l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

§ 2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter :

1° dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises ;

2° marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;

3° nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;

4° instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;

5° autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

§ 5. Ingeval en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

Art. 6.2.81. Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, ingeval geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Art. 6.2.82. Verplichtingen van de afzender

§ 1. De afzender moet de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen voldoen.

§ 2. De afzender moet de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen verschaffen:

1° afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

2° markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

3° aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

4° instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

5° andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender moet aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, bovendien alle voorgeschreven begeleidende documenten verschaffen.

§ 3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

§ 3. De afzender moet, ingeval de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig verpakken dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien moet de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg dragen voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

§ 4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

§ 4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Art. 6.2.83. Marchandises dangereuses ou polluantes

§ 1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6.2.82, § 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

Art. 6.2.83. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

§ 1. Ingeval gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd moet de afzender, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6.2.82, § 2 bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk inlichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

§ 2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

§ 2. Ingeval voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, moet de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk verschaffen bij de overhandiging van de goederen.

§ 3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles

§ 3. Ingeval gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats

peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

§ 4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

§ 5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4.

Art. 6.2.84. Responsabilité de l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que :

1° les indications ou précisions visées à l'article 6.2.82, § 2, ou à l'article 6.2.83, § 1er, sont manquantes, inexactes ou incomplètes ;

2° les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;

3° les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est prouvé que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

§ 4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook ingeval hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

§ 5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in paragraaf 3 of 4 bedoelde maatregelen te nemen.

Art. 6.2.84. Aansprakelijkheid van de afzender

§ 1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schade en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

1° de in artikel 6.2.82, § 2 of artikel 6.2.83, § 1 bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

2° de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

3° de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, ingeval bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.

§ 2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6.2.82 et 6.2.83, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Art. 6.2.85. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

§ 1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6.2.82, § 2, ou à l'article 6.8.83, §§ 1er et 2.

§ 2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants :

1° un tiers du fret convenu, ou

2° en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Art. 6.2.86. Livraison des marchandises

§ 1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6.2.82, § 1er, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à celui de la pratique du marché.

§ 2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6.2.82 en 6.2.83, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Art. 6.2.85. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

§ 1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6.2.82, § 2, of in artikel 6.2.83, § 1 en 2, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

§ 2. Ingeval de vervoerder gebruik maakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

1° een derde van de overeengekomen vracht; of

2° naast het eventuele liggeld, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Art. 6.2.86. Aflevering van de goederen

§ 1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6.2.82, § 1, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van averij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

§ 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

Sous-section 3 – Documents de transport

Onderafdeling 3 – Vervoersdocumenten

Art. 6.2.87. Nature et contenu

Art. 6.2.87. Aard en inhoud

§ 1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises auquel la présente section s'applique un document de transport ; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

§ 1. De vervoerder moet voor elk vervoer van goederen waarop deze afdeling van toepassing is een vervoersdocument opmaken; hij moet alleen een cognossement opmaken ingeval de afzender daarom verzoekt en ingeval dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

§ 2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'Etat où le document de transport est émis.

§ 2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

§ 3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

§ 3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

§ 4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

§ 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes :

1° les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur ;

2° le destinataire des marchandises ;

3° le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;

4° le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison ;

5° la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;

6° les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;

7° l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;

8° les dispositions convenues relatives au fret ;

9° s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie ; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux ;

§ 4. Ingeval het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

§ 5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

1° de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

2° de geadresseerde van de goederen;

3° de naam of het nummer van het schip, ingeval de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;

4° de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

5° de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

6° de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

7° de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;

8° de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

9° in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;

10° le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 6.2.75, 6°, n'est pas affectée par le défaut d'une ou de plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Art. 6.2.88. Réserves sur les documents de transport

§ 1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport :

1° concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;

2° concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;

3° concernant l'état apparent des marchandises.

§ 2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

§ 3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagé ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé

10° de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in deze paragraaf genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 6.2.75, 6° niet aan.

Art. 6.2.88. Voorbehouden in de vervoersdocumenten

§ 1. De vervoerder mag in het vervoersdocument voorbehouden opnemen:

1° betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, ingeval hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschafte gegevens onjuist zijn of ingeval hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van diepgangsmeting;

2° betreffende de identificatiemarkeringen, ingeval deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, ingeval de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

3° betreffende de zichtbare staat van de goederen.

§ 2. Ingeval de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

§ 3. Ingeval de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de

que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Art. 6.2.89. Connaissement

§ 1. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.

§ 2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu ; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.

§ 3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

§ 4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 6.2.87, § 3, et de l'article 6.2.88, § 2, ne peut être invoquée à son encontre.

Sous-section 4 – Droit de disposer des marchandises

Art. 6.2.90. Titulaire du droit de disposer

§ 1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises ; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Art. 6.2.89. Cognossement

§ 1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

§ 2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

§ 3. Ingeval de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

§ 4. Ingeval het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 6.2.87, § 3, en artikel 6.2.88, § 2, niet tegen hem worden ingeroepen.

Onderafdeling 4 – Het recht om over de goederen te beschikken

Art. 6.2.90. Beschikkingsgerechtigde

§ 1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

§ 2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,

1° s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire ;

2° s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

§ 3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Art. 6.2.91. Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 6.2.90, paragraphes§§ 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer,

1° s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;

2° s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent inscrites les nouvelles instructions données au transporteur ;

3° rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions ;

4° payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

Sous-section 5 – Responsabilité du transporteur

§ 2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

1° bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

2° bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

§ 3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

Art. 6.2.91. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 6.2.90, paragrafen 2 en 3, de geadresseerde, moet, ingeval hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

1° ingeval het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren overleggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

2° ingeval het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument overleggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

3° aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden vergoeden;

4° bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Onderafdeling 5 – Aansprakelijkheid van de vervoerder

Art. 6.2.92. Responsabilité pour préjudice

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

Art. 6.2.93. Préposés et mandataires

§ 1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 6.2.80, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente section.

§ 4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1er.

Art. 6.2.92. Aansprakelijkheid voor schade

De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

Art. 6.2.93. Ondergeschikten en lasthebbers

§ 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, ingeval deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 2. Ingeval het vervoer wordt verricht door een ondervervoerder als bedoeld in artikel 6.2.80, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, ingeval deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 3. Ingeval een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervervoerder, hebben deze personen, ingeval zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervervoerder zich krachtens deze afdeling kan beroepen.

§ 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van paragraaf 1.

Art. 6.2.94. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après :

1° actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer ;

2° manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;

3° transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur ;

4° nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs ;

5° absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux ;

6° insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises ;

7° opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables intérieures;

8° transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

Art. 6.2.94. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder en de ondervervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid ingeval het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

1° het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

2° het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

3° het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen, ingeval dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of ingeval dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

4° de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

5° het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, ingeval zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

6° onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

7° hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de binnenscheepvaartwegen;

8° vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

§ 2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

§ 3. Pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés tous deux sur le territoire belge, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 6.2.79, § 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

L'exonération prévue à l'alinéa précédent s'applique également aux transports de marchandises entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison dont les uns sont situés sur le territoire belge et les autres sur le territoire d'un autre État ayant fait la déclaration visée à l'article 32.1 de la Convention CMNI. Les articles 32.2 et 32.3 de la Convention CMNI s'appliquent également.

Art. 6.2.95. Calcul de l'indemnité

§ 1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La

§ 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in paragraaf 1 genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

§ 3. Ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering die beide zijn gelegen op het Belgisch grondgebied is de vervoerder niet aansprakelijk voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 6.2.79, § 3 ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

De in het vorige lid bepaalde ontheffing geldt eveneens ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering waarvan de ene is gelegen op het Belgisch grondgebied en de andere op het grondgebied van een andere Staat die de verklaring bedoeld in artikel 32.1 van het CMNI-Verdrag heeft afgelegd. Artikel 32.2 en 32.3 van het CMNI-Verdrag zijn mede van toepassing.

Art. 6.2.95. Berekening van de schadevergoeding

§ 1. Ingeval de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van

livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

§ 2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

§ 3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse ou, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché ou, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

§ 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

§ 5. Le présent article n'affecte pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Art. 6.2.96. Limites maximales de responsabilité

§ 1. Sous réserve de l'article 6.2.97 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de

aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

§ 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

§ 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

§ 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

§ 5. Dit artikel geldt onverminderd het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Art. 6.2.96. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

§ 1. Onverminderd artikel 6.2.97 en paragraaf 4 van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Ingeval het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als

chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

§ 2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

§ 3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas :

1° lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

2° lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

§ 5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur

zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

§ 2. Ingeval een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, ingeval deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

§ 3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge paragraaf 1 en de eerste volzin van deze paragraaf verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

§ 4. De in paragraaf 1 genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

1° ingeval de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

2° ingeval de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

§ 5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun

substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

§ 6. Les montants mentionnés au présent article sont convertis en euros suivant la valeur de l'euro à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spécial, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 6.2.97. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

§ 1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1er.

Art. 6.2.98. Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente section ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité

ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

§ 6. De in dit artikel genoemde bedragen worden geconverteerd in euro op basis van de waarde van de euro op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de euro wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 6.2.97. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, ingeval wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, ingeval wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in paragraaf 1 omschreven wijze.

Art. 6.2.98. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in deze afdeling voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is

délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

Sous-section 6 – Délais de réclamation

Art. 6.2.99. Avis de dommage

§ 1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

§ 2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

§ 3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

§ 4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de sept jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

§ 5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de vingt-et-un jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

Onderafdeling 6 – Termijn voor het instellen van vorderingen

Art. 6.2.99. Mededeling van schade

§ 1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

§ 2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

§ 3. Ingeval het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

§ 4. Ingeval het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

§ 5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Art. 6.2.100. Prescription

§ 1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente section se prescrivent dans le délai de deux ans à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en oeuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'Etat où la procédure est engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Sous-section 7 – Limites de la liberté contractuelle

Art. 6.2.101. Clauses frappées de nullité

§ 1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 6.2.96, § 4, à aggraver la responsabilité, au

Art. 6.2.100. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze afdeling van toepassing is, verjaren na twee jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze afdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, ingeval een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, ingeval een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

Onderafdeling 7 – Beperking van de contractuele vrijheid

Art. 6.2.101. Nietige bedingen

§ 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 6.2.96, § 4, uitbreiding van de aansprakelijkheid in

sens de la présente section, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 6.2.99 et 6.2.100 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises .

§ 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, et sans préjudice de l'article 6.2.97, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés :

1° par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 6.2.79, § 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau ;

3° par des défectuosités de son bateau d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

Sous-section 8 – Dispositions spéciales

de zin van deze afdeling van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 6.2.99 en 6.2.100 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

§ 2. Onverminderd het in paragraaf 1 bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 6.2.97, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:

1° door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 6.2.79, § 3, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

2° door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;

3° door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, ingeval hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

Onderafdeling 8 – Bijzondere bepalingen

Art. 6.2.102. Application matérielle

Cette sous-section s'applique aux contrats de transports visés à l'article 6.2.75, 1°

Art. 6.2.103. Preuve

Le contrat de transport est prouvé par les moyens admis en matière de commerce.

Art. 6.2.104. Courtage fluvial

Le transporteur est redevable en faveur du courtier fluvial d'un courtage qui, sauf disposition contraire, est égale à cinq pour cent du fret.

La clause stipulant que le courtage dépasse dix pour cent du fret est nulle.

Art. 6.2.105. Lieu de chargement et de déchargement

§ 1. Le transporteur doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.

S'il estime que l'emplacement désigné n'est pas approprié ou expose le bateau à des avaries, il peut refuser de s'y rendre, à moins que l'expéditeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dommages qui seraient occasionnés au bateau par suite des risques liés à cet emplacement.

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, l'expéditeur ou le destinataire qui ordonne au transporteur d'y placer son bateau est de plein droit responsable des risques liés à cet emplacement.

§ 2. Si le contrat de transport ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de chargement et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement

Art. 6.2.102. Materiële toepassing

Deze onderafdeling is van toepassing op vervoerovereenkomsten bedoeld in artikel 6.2.75, 1°.

Art. 6.2.103. Bewijs

De vervoerovereenkomst wordt bewezen door de in handelszaken toegelaten middelen.

Art. 6.2.104. Makelaarsloon

De vervoerder is aan de scheepsmakelaar een makelaarsloon verschuldigd dat behoudens afwijkend beding gelijk is aan vijf procent van de vracht.

Het beding waardoor het makelaarsloon tien procent van de vracht te boven gaat is nietig.

Art. 6.2.105. Laad- en losplaats

§ 1. De vervoerder moet het schip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het laden of het lossen aangewezen is.

Ingeval hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor averij aan het schip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de geadresseerde zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het schip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Ingeval de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de geadresseerde die de vervoerder beveelt zijn schip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

§ 2. Ingeval de vervoerovereenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de vervoerder niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen die door de afzender

par l'expéditeur et le destinataire. Les déhalages nécessaires à cet effet se font à la demande et aux frais respectifs de l'expéditeur ou du destinataire.

Si le contrat de transport stipule que le bateau doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs autres navires, le transporteur doit se rendre à ses frais une seule fois à chacun des endroits désignés ou le long de chaque navire, les déhalages subséquents restant à charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 6.2.106. Chargement et déchargement

§ 1. Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font sous la surveillance du transporteur, par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Le transporteur doit faciliter les opérations visées par tous les moyens à son service, mais n'est pas tenu de fournir la mise à disposition gratuite des engins de levage du bateau.

§ 2. Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.

Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.

Art. 6.2.107. Délai de starie et surestaries

§ 1. Le délai alloué à l'expéditeur pour effectuer le chargement se nomme délai de chargement et celui alloué au destinataire pour effectuer le déchargement se nomme délai de déchargement. Il est stipulé par les parties dans le contrat de transport. À défaut de quoi, il est déterminé conformément à un tableau arrêté par le Roi, en prenant pour base les quantités à charger ou à décharger, quel que soit le tonnage du bateau. Le délai de chargement et de déchargement est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.

respectievelijk de geadresseerde worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.

Ingeval de vervoerovereenkomst bepaalt dat het schip op meer dan een plaats of langszij van meer dan een ander schip moet worden geladen of gelost, moet de vervoerder zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langszij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de geadresseerde.

Art. 6.2.106. Laden en lossen

§ 1. Het laden, stuwen en lossen geschiedt onder toezicht van de vervoerder door de zorg en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.

De vervoerder moet de bedoelde werkzaamheden vergemakkelijken met alle hem ten dienste staande middelen, maar hij is niet verplicht het hijstuig van het schip kosteloos ter beschikking te stellen.

§ 2. Laden en lossen mag zowel bij nacht als overdag geschieden, alsmede op zondagen en wettelijke feestdagen.

De Koning bepaalt de compensaties van toepassing in geval geladen of gelost wordt buiten de normale werkuren, evenals de delen van een dag waarvoor dit geldt.

Art. 6.2.107. Ligtijd en liggeld

§ 1. De termijn, aan de afzender of aan de geadresseerde toegestaan om te laden en te lossen, wordt laad- respectievelijk lostijd genoemd. Hij wordt door de partijen in de vervoerovereenkomst bedongen. Bij gebreke daarvan wordt hij bepaald overeenkomstig een door de Koning vastgestelde tabel, waarbij als grondslag genomen worden de te laden of te lossen hoeveelheden, ongeacht de tonnenmaat van het schip. De laad- en lostijd wordt uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag.

§ 2. Si l'expéditeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé au paragraphe 1er, il est dû au transporteur une indemnité dénommée surestaries.

Les surestaries sont fixées dans le contrat de transport.

À défaut d'une telle disposition, les surestaries sont calculées sur la base du taux déterminé par le Roi. Quelles que soient les quantités chargées ou déchargées, les surestaries sont calculées en prenant pour base la capacité maximale de chargement du bateau au plus grand enfoncement admis comme il ressort du certificat de jaugeage.

§ 3. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir au lendemain de l'arrivée du bateau au lieu désigné :

1° dans le contrat de transport pour le chargement ;

2° dans le document de transport pour le déchargement.

Toutefois, si le chargement ou le déchargement commence le jour de l'arrivée, le délai de chargement ou de déchargement commence à courir le jour même.

Si le délai de chargement ou de déchargement est formulé en parties d'une journée, la notion « jour » est remplacée par « partie d'une journée »

§ 4. L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat de transport pour le chargement ou pour le déchargement est constatée à la demande du transporteur par celui qui a l'obligation de faire procéder au chargement ou déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une preuve écrite de cette constatation ; à défaut de quoi ou en l'absence de cette personne, le transporteur lui notifie par écrit la date d'arrivée du bateau à destination.

§ 2. Ingeval de afzender of de geadresseerde niet laadt of lost binnen de in paragraaf 1 bedoelde termijn, is aan de vervoerder een vergoeding verschuldigd, die liggeld wordt genoemd.

Het liggeld wordt bepaald in de vervoerovereenkomst.

Bij gebreke van zodanige bepaling wordt het liggeld berekend volgens het bij de Koning vastgestelde tarief. Ongeacht de geladen of geloste hoeveelheden wordt het liggeld berekend op de grondslag van het maximale laadvermogen van het schip bij de grootste toegelaten diepgang, zoals dat blijkt uit de meetbrief.

§ 3. De laad- en lostijd gaat in op de dag na de aankomst van het schip op de plaats die is aangewezen:

1° in de vervoerovereenkomst voor het laden;

2° in het vervoersdocument voor het lossen.

Ingeval evenwel met het laden of lossen begonnen wordt op de dag van de aankomst, gaat de laad- of lostijd op die dag in.

Ingeval de laad- of lostijd wordt uitgedrukt in delen van een dag wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.

§ 4. De aankomst van het schip op de plaats die voor het laden in de vervoerovereenkomst of voor het lossen in het vervoersdocument is aangewezen, wordt op verzoek van de vervoerder vastgesteld door degene die de verplichting heeft het schip te doen laden of lossen. Deze geeft onmiddellijk een geschreven bewijs van die vaststelling af; doet hij dat niet, of is hij afwezig, dan meldt de vervoerder hem schriftelijk de datum waarop het schip ter bestemming is aangekomen.

§ 5. Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de chargement ou de déchargement.

§ 6. Les surestaries sont dues de plein droit à l'expiration du délai de chargement ou de déchargement sans qu'aucune notification ne soit nécessaire.

§ 7. Les jours de starie courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de chargement et de déchargement, par jours entiers ou par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.

§ 8. S'il y a plusieurs expéditeurs ou destinataires, le délai de chargement ou de déchargement se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités devant être chargées ou déchargées.

Le transporteur détermine d'après l'arrimage de son bateau l'ordre de chargement et de déchargement, et en donne avis écrit au moment où, en exécution du paragraphe 4, il fait constater son arrivée.

Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie au paragraphe 3 et, pour chacun des expéditeurs et destinataires suivants, à l'expiration du délai imparti à celui qui le précède ou, pour le cas où celui-ci n'aurait pas terminé dans le délai, au moment où l'expéditeur ou le destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

Les expéditeurs ou destinataires qui dépassent le délai auquel ils ont droit sont de ce chef redevables de surestaries sans qu'il y ait aucune solidarité entre eux.

§ 9. Les surestaries au port de chargement sont dues par l'expéditeur et ceux au port de destination par le destinataire.

§ 5. De zondagen en wettelijke feestdagen waarop niet wordt geladen of gelost, worden in de laad- of lostijd niet meegerekend.

§ 6. Het liggeld is van rechtswege verschuldigd na afloop van de laad- en lostijd, zonder dat daarvan kennis hoeft te worden gegeven.

§ 7. De ligdagen lopen door en worden berekend, afhankelijk van de wijze waarop de laad- en lostijd werd bepaald, met volle dagen dan wel met delen van een dag tot op het einde van de lading of de lossing, met inbegrip van zon- en feestdagen.

§ 8. Indien er verscheidene afzenders of geadresseerden zijn, wordt de laad- of lostijd voor elk van hen afzonderlijk berekend op de grondslag van de hoeveelheden die moeten worden geladen of gelost.

De vervoerder bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen en geeft er schriftelijk bericht van op het ogenblik dat hij zijn aankomst doet vaststellen ter uitvoering van paragraaf 4.

Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van paragraaf 3 en voor elk der volgende afzenders of geadresseerden bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd of, ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is.

Afzenders of geadresseerden die de termijn overschrijden waarop zij recht hebben, zijn deswege liggeld verschuldigd zonder hoofdelijk verbonden te zijn.

§ 9. In de laadhaven is het liggeld verschuldigd door de afzender en in de bestemmingshaven door de geadresseerde.

Art. 6.2.108. Délai de contre-staries et contre-staries

§ 1. À l'expiration d'un délai de starie dont la durée est équivalente à celle du délai de chargement ou de déchargement, et dans tous les cas de quinze jours, le transporteur peut exiger des contre-staries soit au port de chargement soit au port de destination. Les contre-estaries ne sont dues qu'à partir du lendemain du jour où le transporteur adresse une mise en demeure à cet effet à la personne concernée. Elles sont équivalentes aux surestaries, majorées de cinquante pour cent.

À l'expiration du quinzième jour de surestaries, le transporteur peut, au port de chargement, rompre le contrat de transport sans préavis, si rien n'a été chargé et, au port de destination, décharger de son propre chef la cargaison aux frais et risques des marchandises. Il conserve le droit de réclamer l'indemnité prévue à l'article 6.2.108, s'il est au port de chargement ou le fret s'il est au port de destination, ainsi que les surestaries et les contre-estaries encourues, sans préjudice de son droit de recourir aux mesures mentionnées à l'article 6.2.111.

Art. 6.2.109. Fret

§ 1. Si l'expéditeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée dans le contrat de transport, le transporteur a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger de l'expéditeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger la reprise dans le document de transport d'une clause stipulant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée dans le contrat.

Si l'expéditeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues dans le contrat de transport, le transporteur a droit au fret stipulé également sur l'excédent.

Art. 6.2.108. Overligtijd en overliggeld

§ 1. Na verloop van een ligtijd van gelijke duur als de laad- of lostijd, en in elk geval van vijftien dagen, kan de vervoerder in de laadhaven of in de bestemmingshaven overliggeld eisen. Het is pas verschuldigd vanaf de dag na die waarop de vervoerder aan de betrokkene daartoe een ingebrekestelling heeft gericht. Het is gelijk aan het liggeld, verhoogd met vijftig procent.

Na de vijftiende overligdag kan de vervoerder in de laadhaven de vervoerovereenkomst verbreken, zonder opzegging ingeval er nog niets geladen is, en in de bestemmingshaven de lading op eigen gezag lossen op kosten en voor risico van de goederen. Hij kan aanspraak maken op de in artikel 6.2.108 bepaalde vergoeding ingeval hij in de laadhaven ligt, of op de vracht ingeval hij in de bestemmingshaven ligt, alsmede op het liggeld en overliggeld, onverminderd zijn recht om de in artikel 6.2.111 vermelde maatregelen te doen treffen.

Art. 6.2.109. Vracht

§ 1. Ingeval de afzender de in de vervoerovereenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, heeft de vervoerder niettemin recht op de gehele vracht voor de volle lading waarvoor het schip werd bevracht. Hij kan eisen dat de afzender voor de afvaart de vracht voor de niet ingeladen hoeveelheden betaalt, of dat in het vervoersdocument een beding wordt opgenomen luidens hetwelk vracht zal verschuldigd zijn voor de in de overeenkomst bepaalde totale hoeveelheid.

Ingeval de afzender meer inlaadt dan in de vervoerovereenkomst was overeengekomen, heeft de vervoerder, ook voor het meerdere, recht op de bedongen vracht.

Si le contrat de transport contient la mention « environ », l'expéditeur peut charger deux et demi pour cent en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau le permette. Dans ce cas, le fret sur le vide se calcule sur la quantité minimale que l'expéditeur était tenu de charger.

§ 2. L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du transporteur une reconnaissance du manquant.

§ 3. Celui qui rompt le contrat de transport avant d'avoir chargé quoi que ce soit est redevable d'une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de starie, il doit en outre payer les surestaries et les contre-staries éventuelles.

Si le chargement a commencé et si l'expéditeur reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités stipulées dans le contrat de transport.

Dans ce cas, l'expéditeur peut exiger le déchargement de la quantité chargée.

§ 4. Si une partie des marchandises ne parvient pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, qui ne peut être inférieur au tiers du fret convenu.

Si une partie des marchandises a dû être jetée par-dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû, mais contribue à l'avarie commune.

Ces règles ne portent pas atteinte au droit de recours contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée des marchandises.

Ingeval de vervoerovereenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, mag de afzender tweeënhalf procent meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het schip zulks toelaat. In dat geval wordt de wanvracht berekend over de minimumhoeveelheid die de afzender verplicht was in te laden.

§ 2. Aanvaarding door de vervoerder van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.

§ 3. Hij die de vervoerovereenkomst verbreekt alvorens iets te hebben ingeladen, is een vergoeding verschuldigd gelijk aan een derde van de vracht, berekend over het geheel van de in te laden hoeveelheden. Ingeval de verbreking geschiedt na afloop van de ligtijd, moet hij bovendien het eventuele liggeld en overliggeld betalen.

Is met de inlading een aanvang gemaakt en blijft de afzender in gebreke de gehele toegezegde hoeveelheid in te laden, dan moet de volle vracht worden betaald op de gehele in de vervoerovereenkomst bedongen hoeveelheid.

In dat geval kan de afzender eisen dat de ingeladen hoeveelheid wordt gelost.

§ 4. Ingeval een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van het schip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar draagt zij bij in de averij-grosse.

Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.

§ 5. Quelle que soit l'heure de début du chargement ou de fin du déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

Le règlement du fret et des surestaries doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours au lendemain du jour où le déchargement est terminé ; à défaut de quoi le transporteur peut, après mise en demeure, exiger à titre de compensation une somme équivalente au fret journalier, et ce jusqu'au règlement intégral.

Art. 6.2.110. Déchets

Les clauses contenues dans un contrat de transport qui portent atteinte à la Convention CDNI, en particulier l'article 8, 11, 12 ou 13, sont nulles.

Art. 6.2.111. Résiliation et rupture par l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur peut résilier le contrat de transport si le transporteur ne se trouve pas au moment convenu au lieu de chargement indiqué. L'expéditeur doit faire constater par un procès-verbal, établi par un huissier de justice ou signé, soit par un membre du personnel de l'autorité des voies navigables ou du port, soit par deux témoins, que le bateau ne se trouve pas au lieu de chargement.

Le transporteur doit indemniser les dommages subis par l'expéditeur en raison de la différence de fret et des coûts, sauf s'il peut prouver la force majeure.

§ 2. L'expéditeur peut résilier le contrat de transport sans indemnité si l'assureur de la cargaison refuse le bateau, à la condition que ce refus soit justifié par le mauvais état du bateau et porté par écrit à la connaissance du transporteur dans les deux jours qui suivent la conclusion du contrat de transport.

§ 3. Si le contrat de transport mentionne le nom du bateau acheminant les marchandises à charger, l'expéditeur peut résilier le contrat de transport si ce

§ 5. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden begint of het lossen eindigt.

De vracht en het liggeld moeten betaald worden binnen een termijn van drie werkdagen, ingaande de dag na die waarop het lossen is geëindigd, anders kan de vervoerder, na ingebrekestelling, als vergoeding een som eisen gelijk aan de dagelijkse vracht, en dit tot aan de volledige betaling.

Art. 6.2.110. Afval

Bedingen in een vervoersovereenkomst die afbreuk doen aan het CDNI-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 8, 11, 12 of 13 ervan, zijn nietig.

Art. 6.2.111. Opzegging en verbreking door de afzender

§ 1. De afzender mag de vervoerovereenkomst verbreken ingeval de vervoerder zich niet op de overeengekomen tijd op de aangewezen laadplaats bevindt. De afzender moet bij een proces-verbaal, opgemaakt door een gerechtsdeurwaarder of ondertekend, hetzij door een personeelslid van het waterweg- of havenbestuur, hetzij door twee getuigen, doen vaststellen dat het schip zich niet op de laadplaats bevindt.

De vervoerder moet de schade vergoeden die de afzender lijdt wegens vrachtverschil en kosten, tenzij hij overmacht kan bewijzen.

§ 2. De afzender mag de vervoerovereenkomst zonder vergoeding verbreken ingeval de verzekeraar van de lading het schip weigert, mits deze weigering door de slechte staat van het schip gerechtvaardigd wordt en schriftelijk ter kennis van de vervoerder wordt gebracht binnen twee dagen nadat de vervoerovereenkomst is gesloten.

§ 3. Wanneer de vervoerovereenkomst de naam vermeldt van het schip dat de in te laden goederen aanvoert, mag de afzender de

bateau n'arrive pas avant la fin du délai de chargement, ou si l'on constate avant l'échéance de ce délai que les marchandises ont été endommagées et ne peuvent pas être chargées. Il faut en aviser le transporteur par écrit avant l'échéance du délai de chargement.

Le transporteur a dans ce cas droit à une indemnité égale à un tiers du fret.

Art. 6.2.112. Litiges lors de la livraison

En cas de refus des marchandises transportées ou de contestation pour leur réception, leur état est examiné, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce rendue au pied d'une requête.

Le destinataire est convoqué par envoi recommandé, indiquant les date et heure de l'expertise.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des marchandises ainsi que leur transport vers un lieu d'entreposage public ou privé.

L'ordonnance peut en ordonner la vente en faveur du transporteur à concurrence de ce qui lui est dû dans le cadre du transport. Cette vente a lieu publiquement dans une localité désignée par le président, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.

En cas d'urgence, le président peut raccourcir ces délais.

L'ordonnance n'est pas susceptible d'opposition ou d'appel.

vervoerovereenkomst verbreken ingeval dat schip niet aankomt voor het einde van de laadtijd, of indien voor het verstrijken van die termijn vastgesteld wordt dat de goederen beschadigd zijn en niet ingeladen kunnen worden. Hiervan moet aan de vervoerder schriftelijk bericht worden gezonden voor het verstrijken van de laadtijd.

De vervoerder heeft in die gevallen recht op een vergoeding gelijk aan een derde van de vracht.

Art. 6.2.112. Geschillen bij aflevering

Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een of drie deskundigen, die worden benoemd bij een beschikking van de voorzitter van de rechtbank van koophandel onderaan op een verzoekschrift gesteld.

De geadresseerde wordt opgeroepen bij een aangetekende zending, waarin dag en uur van het deskundigenonderzoek worden aangegeven.

De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht.

De beschikking kan de verkoop bevelen ten bate van de vervoerder ten belope van hetgeen hem naar aanleiding van het vervoer verschuldigd is. Deze verkoop geschiedt openbaar, in een door de voorzitter aan te wijzen plaats en ten minste drie vrije dagen nadat daarvan bericht is gegeven aan de geadresseerde en de afzender. Deze termijn wordt verdubbeld wanneer een van de belanghebbenden in het buitenland verblijft.

In spoedeisende gevallen kan de voorzitter die termijnen verkorten.

De beschikking is niet vatbaar voor verzet of hoger beroep.

Elle est exécutoire sur minute et avant enregistrement.

Art. 6.2.113. Privilège du transporteur

Le fret, les frais supplémentaires, les surestaries et les contre-staries sont privilégiés sur les marchandises pendant qu'elles se trouvent en la possession du transporteur et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, à la condition que celui-ci en conserve la possession.

Ce privilège a le même rang que le privilège introduit par l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

Section 2 – Transport de passagers

Art. 6.2.114. Notions

Dans la présente section, on entend par « contrat de transport de passagers par les eaux de navigation intérieure » un contrat conclu par un transporteur ou à son nom pour le transport par les voies navigables intérieures d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages, moyennant rémunération.

Art. 6.2.115. Application matérielle

La présente section s'applique aux contrats de transport de passagers par les voies navigables intérieures.

Art. 6.2.116. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 6.2.117ou 6.2.118, alinéa 2, sont nulles.

Art. 6.2.117. Règlement sur les droits des passagers

Le Règlement sur les droits des passagers s'applique également aux passagers qui voyagent de la façon stipulée à l'article 2.2, b) et c) de ce Règlement.

Zij is uitvoerbaar op de minuut en voor de registratie.

Art. 6.2.113. Voorrecht van de vervoerder

De vracht, de bijkomende kosten, de liggelden en de overliggelden zijn op de goederen bevoorrecht gedurende de tijd dat deze in het bezit van de vervoerder zijn en gedurende de vierentwintig uren die op de afgifte aan de geadresseerde volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.

Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht ingesteld bij artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Art. 6.2.114. Begrippen

In deze afdeling wordt onder "passagiervervoerovereenkomst over de binnenscheepvaartwegen" verstaan een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst voor het vervoer over de binnenwateren, tegen vergoeding, van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage.

Art. 6.2.115. Materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op passagiervervoerovereenkomsten over de binnenscheepvaartwegen.

Art. 6.2.116. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 6.2.117 of 6.2.118, tweede lid zijn nietig.

Art. 6.2.117. Passagiersrechtenverordening

De Passagiersrechtenverordening is mede van toepassing op passagiers die reizen als bepaald in artikel 2.2, b) en c) van deze Verordening.

Art. 6.2.118. Documents de transport

Le passager a droit à la remise d'un récépissé pour ses bagages. Ce récépissé peut être repris dans le billet de transport délivrée au passager.

Concernant le transport, si un billet de transport, un récépissé pour les bagages ou un quelconque document similaire est délivré, le transporteur est tenu d'y mentionner clairement ses nom et domicile.

Art. 6.2.119. Départ sans passager

Le commandant ne doit pas attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit au cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le transporteur peut, dans ce cas, considérer le contrat comme résilié et le passager reste redevable du prix de passage entier.

Art. 6.2.120. Biens du passager

§ 1. Le transporteur peut vérifier la nature et la condition des bagages.

§ 2. Les biens du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et, le cas échéant, des frais d'entretien.

§ 3. Le commandant doit veiller à la conservation des biens du passager qui vient à décéder au cours du voyage.

Art. 6.2.121. Déchets

Les clauses contenues dans un contrat de transport qui portent atteinte à la Convention CDNI, en particulier aux articles 8, 11, 12 ou 13, sont nulles.

Art. 6.2.122. Responsabilité du transporteur

§ 1. Sauf aléa ou cas de force majeure prouvé par ses soins, y compris faute ou négligence du passager, le transporteur assure l'arrivée des

Art. 6.2.118. Vervoersdocumenten

De passagier heeft recht op de afgifte van een ontvangstbewijs voor zijn bagage. Dit ontvangstbewijs kan worden opgenomen in het aan de passagier afgegeven vervoerbewijs.

Wordt terzake van het vervoer een vervoerbewijs, een ontvangstbewijs voor bagage of enig soortgelijk document afgegeven, dan is de vervoerder verplicht daarin op duidelijke wijze zijn naam en woonplaats te vermelden.

Art. 6.2.119. Vertrek zonder passagier

De gezagvoerder moet niet wachten op de passagier die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet tijdig aan boord komt. In dat geval kan de vervoerder de overeenkomst als beëindigd beschouwen en blijft het volle passagegeld verschuldigd.

Art. 6.2.120. Goederen van de passagier

§ 1. De vervoerder mag de aard en de gesteldheid van de bagage nagaan.

§ 2. De goederen van de passagier die zich aan boord bevinden zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.

§ 3. De gezagvoerder moet zorg dragen voor de bewaring van de goederen van de passagier die onderweg komt te overlijden.

Art. 6.2.121. Afval

Bedingen in een vervoerovereenkomst die afbreuk doen aan het CDNI-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 8, 11, 12 of 13 ervan, zijn nietig.

Art. 6.2.122. Aansprakelijkheid van de vervoerder

§ 1. Behoudens door hem bewezen toeval of overmacht, inbegrepen schuld of nalatigheid van de passagier, staat de vervoerder in voor de

passagers et de leurs bagages, et est responsable des accidents qui touchent les passagers ainsi que de la perte ou des dommages survenus à leurs bagages.

§ 2. Si le transport est confié entièrement ou partiellement à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, conformément au paragraphe 1er, de l'ensemble du transport.

Art. 6.2.123. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport de passagers par les eaux de navigation intérieure se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport de passagers par les eaux de navigation intérieure peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

Titre 3 – Remorquage et poussage

Art. 6.3.1. Notions

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° « contrat de remorquage » : le contrat par lequel un propriétaire, armateur ou utilisateur d'un bateau remorqueur, appelé remorqueur, met la force de propulsion de ce bateau et les services correspondants à la disposition d'un ou de plusieurs navires à remorquer ou d'objets flottants, moyennant rémunération ;

2° « contrat de poussage » : le contrat par lequel un propriétaire, armateur ou utilisateur d'un bateau pousseur, appelé pousseur, met la force de

aankomst van de passagiers en hun bagage, en is hij aansprakelijk voor de ongevallen waardoor de passagiers worden getroffen alsook voor schade aan of verlies van hun bagage.

§ 2. Ingeval het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig paragraaf 1.

Art. 6.2.123. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een passagiervervoerovereenkomst over de binnenwateren verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een passagiervervoerovereenkomst over de binnenwateren kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Titel 3– Sleep- en duwvaart

Art. 6.3.1. Begrippen

In deze titel wordt verstaan onder:

1° "sleepovereenkomst": de overeenkomst waarbij een eigenaar, reder of gebruiker van een sleepboot, sleper genoemd, de voortstuwingskracht van deze boot en bijhorende diensten tegen vergoeding ter beschikking stelt van een of meer sleepschepen of drijvende voorwerpen;

2° "duwovereenkomst": de overeenkomst waarbij een eigenaar, reder of gebruiker van een duwboot, duwer genoemd, de voortstuwingskracht van deze

propulsion de ce bateau et les services correspondants à la disposition d'une ou de plusieurs barges poussées ou d'objets flottants, moyennant rémunération.

Art. 6.3.2. Application matérielle

Le présent titre s'applique aux contrats de remorquage et de poussage.

Art. 6.3.3. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre VII*bis* du livre I du Code de commerce ne s'appliquent pas aux contrats de remorquage et de poussage.

Art. 6.3.4. Clauses dérogatoires

Les clauses qui, dans le contrat de remorquage ou de poussage, dérogent à l'article 6.3.6, sont nulles.

Art. 6.3.5. Obligations des parties

§ 1. Le remorqueur et le pousseur doivent :

1° utiliser un bateau approprié pour le marché convenu et en état de navigabilité ;

2° exécuter le marché selon les règles de l'art ;

3° exécuter le marché dans les délais convenus ou, à défaut de tels délais, dans des délais raisonnables.

§ 2. Le donneur d'ordre du remorqueur ou du pousseur doit :

1° fournir à ce dernier toutes les informations nécessaires en vue d'une due exécution du marché ;

2° armer et équiper le navire ou l'objet à remorquer ou à pousser de manière telle que le marché puisse être exécuté correctement ;

boot en bijhorende diensten tegen vergoeding ter beschikking stelt van een of meer duwbakken of drijvende voorwerpen.

Art. 6.3.2. Materiële toepassing

Deze titel is van toepassing op sleepovereenkomsten en duwovereenkomsten.

Art. 6.3.3. Andere regelgeving

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op sleep- en duwovereenkomsten van toepassing.

Art. 6.3.4. Afwijkende bedingen

Bedingen in de sleep- of duwovereenkomst die afwijken van artikel 6.3.6 zijn nietig.

Art. 6.3.5. Verplichtingen van partijen

§ 1. De sleper en de duwer moeten:

1° een boot inzetten die geschikt is voor de overeengekomen opdracht en in staat van zeewaardigheid verkeert;

2° de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;

3° de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn of, bij gebreke van dergelijke termijn, binnen een redelijke tijd.

§ 2. De opdrachtgever van de sleper of duwer moet:

1° deze alle voor de behoorlijke uitvoering van de opdracht noodzakelijke inlichtingen verschaffen;

2° het te slepen of te duwen binnenschip of voorwerp derwijze bemannen en uitrusten dat de opdracht behoorlijk kan worden uitgevoerd;

3° accorder la collaboration raisonnablement nécessaire lors de l'exécution du marché ;

4° payer le prix convenu.

Art. 6.3.6. Responsabilité à l'égard de tiers

§ 1. Le remorqueur n'est pas responsable du dommage occasionné à des tiers durant l'exécution du contrat de remorquage, hormis s'il assumait la direction nautique du remorquage. Dans ce dernier cas, le remorqueur et le navire remorqué sont responsables *in solidum*.

§ 2. Le pousseur et les barges poussées sont responsables *in solidum* du dommage occasionné à des tiers durant l'exécution du contrat de poussage.

L'alinéa précédent s'applique également à l'égard de formations à couple.

Art. 6.3.7. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de remorquage ou de poussage se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de remorquage ou de poussage peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites 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.

LIVRE 7 – ÉVÉNEMENTS DE NAVIGATION

3° bij de uitvoering van de opdracht de redelijkerwijze noodzakelijke medewerking verlenen;

4° de overeengekomen prijs betalen.

Art. 6.3.6. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1. De sleepboot is niet aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de sleepovereenkomst door het sleepschip aan derden berokkende schade, tenzij wanneer hij de nautische leiding van de sleep had. In dit laatste geval zijn de sleepboot en het sleepschip *in solidum* aansprakelijk.

§ 2. De duwboot en de duwbakken zijn *in solidum* aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de duwovereenkomst aan derden berokkende schade.

Het voorgaande lid is eveneens van toepassing ten aanzien van gekoppelde samenstellen.

Art. 6.3.7. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een sleep- of duwovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een sleep- of duwovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

BOEK 7 – SCHEEPVAARTVOORVALLEN

Titre 1 – Avarie

Art. 7.1.1. Application internationale

§ 1. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'armateur visée à l'article 7.1.8, § 2, est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 7.1.6 et 7.1.7 sont d'application à la procédure en Belgique.

Art. 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.

Art. 7.1.3. Avarie particulière

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

Art. 7.1.4. Règles d'York et d'Anvers et Règles d'Avarie Commune IVR

§ 1. Les avaries communes qui impliquent un ou plusieurs navires de mer sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'York et d'Anvers.

§ 2. Les avaries communes qui impliquent uniquement des bateaux de navigation intérieure sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'Avarie Commune IVR.

§ 3. Le Roi établit la version applicable des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie Commune IVR et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

Art. 7.1.5. Interprétation

Titel 1 – Averij

Art. 7.1.1. Internationale toepassing

§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de reder bedoeld in artikel 7.1.8, § 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 artikelen 7.1.6 en 7.1.7 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

Art. 7.1.2. Afwijkende bedingen

Deze titel geldt slechts voor zover geen voor alle betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.

Art. 7.1.3. Bijzondere averij

Onverminderd het eventuele recht op schadeloosstelling of terugbetaling, wordt bijzondere averij gedragen door de eigenaar van de zaak die de schade heeft geleden of betaald door degene die de kosten heeft gemaakt.

Art. 7.1.4. Regels van York en Antwerpen en Avarij-Grosse Regels IVR

§ 1. De averij-grosse waarbij één of meer zeeschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen.

§ 2. De averij-grosse waarbij enkel binnenschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de Avarij-Grosse Regels IVR.

§ 3. De Koning stelt de toepasselijke versie vast van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR en, in voorkomend geval, van de bepalingen die deze regels vervangen.

Art. 7.1.5. Uitlegging

Le présent titre est interprété conformément aux dispositions fixées sur base de l'article 7.1.4, § 3. En cas d'incompatibilité entre le présent titre et les dispositions visées, les dernières ont la préséance.

Deze titel wordt uitgelegd in overeenstemming met de op grond van artikel 7.1.4, § 3 vaststelde bepalingen. Ingeval van onverenigbaarheid tussen deze titel en de bedoelde bepalingen, hebben de laatste voorrang.

Art. 7.1.6. Désignation des dispacheurs

§ 1. 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.

§ 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 commerce 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 commerce d'Anvers. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

Art. 7.1.6. 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 reder 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 rechtbank van koophandel 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 rechtbank van koophandel te Antwerpen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.

Art. 7.1.7. Rédaction et dépôt de la dispache

§ 1. Le dispacheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispacheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois ses activités terminées, le dispacheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties

Art. 7.1.7. Opmaak en neerlegging van de omslag

§ 1. De dispacheur maakt de omslag op.

§ 2. De goederen van de partijen die van de aanstelling van de dispacheur geen mededeling kregen, kunnen niet in de omslag worden opgenomen.

§ 3. Na afloop van zijn werkzaamheden stuurt de dispacheur zijn voorlopige omslag ter lezing aan

concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispacheur tient compte des remarques reçues à temps.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment suivant :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de commerce compétent pour l'arrondissement où le dispacheur a été désigné. S'il a été désigné dans le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de commerce d'Anvers.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispacheur envoie par envoi recommandé une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispacheur leur sont retournées.

Art. 7.1.8. Privilège et droit de rétention

§ 1. 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.

§ 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.

alle betrokken partijen. Hij bepaalt een redelijke termijn waarbinnen de partijen hun opmerkingen moeten maken.

§ 4. In de definitieve omslag houdt de dispacheur rekening met de tijdig ontvangen opmerkingen.

§ 5. De definitieve omslag wordt door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de volgende eed:

"Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb."

§ 6. De definitieve omslag wordt neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de dispacheur werd aangesteld. Werd hij aangesteld in de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, dan wordt de definitieve omslag neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel te Antwerpen.

Op de dag van de neerlegging van de omslag zendt de dispacheur bij een aangetekende zending een afschrift van de omslag aan de partijen.

De originele stukken die de partijen aan de dispacheur bezorgden, worden hen terugbezorgd.

Art. 7.1.8. 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.

§ 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.

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.

§ 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 7.1.9. 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.

Art. 7.1.10. Dommages ou pertes récupérés par la suite

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

Art. 7.1.11. Prescription

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

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.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen beschouwd.

Artikel 7.1.9. 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 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.

Art. 7.1.10. Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen

Indien de schade of verliezen waarvoor een vergoeding werd toegekend na de uitvoering van de omslag geheel of gedeeltelijk ongedaan worden gemaakt, dient de actuele waarde van de gerecupereerde goederen of de ontvangen schadevergoeding, na aftrek van de gemaakte kosten, proportioneel te worden verdeeld over de partijen die hebben bijgedragen.

Art. 7.1.11. Verjaring

De rechtsvorderingen wegens averij-grosse verjaren twee jaar na het einde van het voorval.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

Titre 2 – Abordage

Art. 7.2.1. Application internationale

§ 1. Le présent titre s'applique à tous les événements visés à l'article 7.2.2 auxquels ni la Convention sur les Abordages 1910 ni la Convention sur les Abordages 1960 ne sont applicables.

Le présent titre s'applique en particulier :

1° 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 État lié par la Convention sur les Abordages 1910 ;

b) tous les intéressés sont des ressortissants belges.

2° aux événements visés à l'article 7.2.2 impliquant exclusivement des bateaux de navigation intérieure et auxquels la Convention sur les Abordages 1960 ne s'applique pas.

Pour l'application de l'alinéa précédent, la notion de « bateaux de navigation intérieure » comprend également les petites embarcations, et les engins suivants sont assimilés à des bateaux de navigation intérieure : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

§ 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.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur stuit de verjaring tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd.

Titel 2 – Aanvaring

Art. 7.2.1. Internationale toepassing

§ 1. Deze titel is van toepassing op alle voorvallen bedoeld in artikel 7.2.2 waarop noch het Aanvaringsverdrag 1910, noch het Aanvaringsverdrag 1960 van toepassing is.

In het bijzonder is deze titel van toepassing:

1° 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;

b) al de belanghebbenden Belgische onderdanen zijn.

2° op voorvallen bedoeld in artikel 7.2.2 waarbij uitsluitend binnenschepen zijn betrokken en waarop het Aanvaringsverdrag 1960 niet van toepassing is.

Voor de toepassing van het vorige lid omvat het begrip "binnenschip" mede kleine vaartuigen, en worden de volgende tuigen met binnenschepen gelijkgesteld: draagvleugelboten, vlotten, veerponten, de beweegbare gedeelten van schipbruggen, voorts baggermolens, kranen, elevators en alle soortgelijke drijvende machines en inrichtingen.

§ 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. 7.2.2. Application matérielle

§ 1. Le présent titre règle les indemnités dues à raison des dommages causés par un abordage survenu entre deux ou plusieurs navires à des navires et aux choses ou personnes se trouvant à bord.

Il est d'application sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

§ 2. Le présent titre s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 7.2.3. Interprétation

Le présent titre est interprété conformément à la Convention sur les Abordages 1910 et à la Convention sur les Abordages 1960, selon le cas.

Art. 7.2.4. Autre réglementation

§ 1. Les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages 1910 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 12, alinéa 1er, de cette convention.

§ 2. Les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages 1960 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 1er de cette convention.

§ 3. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° les dispositions du présent code relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et des transporteurs et relatives aux contrats d'affrètement et de transport ;

2° la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 ;

Art. 7.2.2. Materiële toepassing

§ 1. Deze titel regelt de vergoeding van de schade die door een aanvaring tussen twee of meer schepen wordt toegebracht aan schepen en aan de zaken en personen die zich aan boord bevinden.

Hij is van toepassing ongeacht de wateren waarin de aanvaring heeft plaatsgehad.

§ 2. Deze titel is eveneens van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft veroorzaakt aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad.

Art. 7.2.3. Uitlegging

Deze titel wordt uitgelegd in overeenstemming met het Aanvaringsverdrag 1910 en het Aanvaringsverdrag 1960, naargelang het geval.

Art. 7.2.4. Andere regelgeving

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 12, eerste lid van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

§ 2. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1960 zijn van toepassing toe op voorvallen die vallen binnen het in artikel 1 van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

§ 3. Deze titel geldt onverminderd:

1° de bepalingen van dit wetboek betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en vervoerders en betreffende de bevrachtings- en vervoerovereenkomsten;

2° het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952;

3° la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952 ;

4° l'article 637 du Code judiciaire ;

§ 4. L'article 26 du titre préliminaire du Code d'instruction criminelle ne s'applique pas aux créances régies par la Convention sur les Abordages 1910, la Convention sur les Abordages 1960 ou le présent titre.

Art. 7.2.5. Faute d'un navire

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Art. 7.2.6. Faute de deux ou plusieurs navires

§ 1. S'il y a faute commune de deux ou plusieurs navires, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si d'après les circonstances,la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

§ 2. Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux autres biens se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans la proportion visée au paragraphe 1er.

§ 3. Les navires en faute sont tenus responsables *in solidum* à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures.

Ils sont responsables *in solidum* des dommages causés aux navires qui ne sont pas responsables de l'abordage et aux biens qui se trouvent à bord de ces navires.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice du droit de recours du navire qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1er du présent article, il doit définitivement supporter. Ce droit de recours ne porte cependant pas atteinte

3° het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Strafzaken) 1952;

4° artikel 637 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 4. Artikel 26 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering is niet van toepassing op de door het Aanvaringsverdrag 1910, het Aanvaringsverdrag 1960 of deze titel beheerste vorderingen.

Art. 7.2.5. Fout van een schip

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de fout van één van de schepen, is de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout heeft begaan.

Art. 7.2.6. Fout van twee of meer schepen

§ 1. In geval van fout van twee of meer schepen is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn fout. Ingeval de omstandigheden echter niet toelaten de verhouding vast te stellen of de fouten gelijkwaardig blijken te zijn, wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld.

§ 2. De schade veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan de andere zaken die zich aan boord bevinden, wordt door de schepen in fout gedragen in de in paragraaf 1 bedoelde verhouding, zonder hoofdelijkheid .

§ 3. De schepen in fout zijn ten aanzien van derden *in solidum* aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding.

Zij zijn *in solidum* aansprakelijk voor de schade veroorzaakt aan de schepen die geen schuld hebben aan de aanvaring en aan de zaken die zich aan boord van die schepen bevinden.

De vorige leden gelden onverminderd het recht van verhaal van het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het eerste lid van dit artikel uiteindelijk moet dragen. Dit recht van verhaal doet evenwel geen afbreuk aan

aux exonérations ou limitations légales ou contractuelles de responsabilité que le défendeur pourrait invoquer à l'égard de la victime.

Art. 7.2.7. Présomptions de faute

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Art. 7.2.8. Cas fortuit, force majeure et doute

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont prouvés.

Art. 7.2.9. Navires mouillés

L'article 7.2.8 reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

Art. 7.2.10. Protêts et formalités

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Art. 7.2.11. Obligation de prêter assistance

Le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison de la seule contravention à l'article 4.5.37, § 2, par le commandant.

Art. 7.2.12. Prescription

Les actions en réparation de dommages causés par l'abordage se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai de prescription pour intenter les actions en recours admises par l'article 7.2.6, § 3, alinéa 3, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Titre 3 – Pollution

wettelijke of contractuele ontheffingen of beperkingen van de aansprakelijkheid waarop de verweerder zich tegenover het slachtoffer zou kunnen beroepen.

Art. 7.2.7. Vermoedens van fout

Ten aanzien van de aansprakelijkheid wegens aanvaring gelden geen wettelijke vermoedens van fout.

Art. 7.2.8. Toeval, overmacht en twijfel

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door toeval of door overmacht, of ingeval de oorzaak van de aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

Art. 7.2.9. Geankerde schepen

Artikel 7.2.8 blijft van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

Art. 7.2.10. Protesten en formaliteiten

De rechtsvordering tot vergoeding van de door de aanvaring geleden schade is niet afhankelijk van een protest of enige andere bijzondere formaliteit.

Art. 7.2.11. Verplichting tot hulpverlening

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk wegens de enkele overtreding door de gezagvoerder van artikel 4.5.37, § 2.

Art. 7.2.12. Verjaring

De rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade verjaart twee jaar na het voorval.

De verjaringstermijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal toegestaan door artikel 7.2.6, § 3, derde lid bedraagt één jaar. Deze verjaring begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling.

Titel 3 – Verontreiniging

Art. 7.3.1. Juridiction et compétence

§ 1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution dans le champ d'application de la Convention CLC 1992 sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution dans l'une de ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet État visée à l'article II, a), ii) de la Convention CLC 1992, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier État à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article V.3 de la Convention CLC 1992 ; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 2. Après la constitution du fonds conformément à l'article V.3 de la Convention CLC 1992, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Art. 7.3.1. Rechtsmacht en bevoegdheid

§ 1. Ingeval een voorval verontreinigingsschade binnen het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag 1992 heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.

Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel II, a), ii) van het CLC-Verdrag 1992, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel V.3 van het CLC-Verdrag 1992 is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 2. Nadat het fonds overeenkomstig artikel V.3 van het CLC-Verdrag 1992 is gevormd, is de rechter waar het fonds wordt gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 3. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître les actions visées aux paragraphe 1er.

Art. 7.3.2. Interprétation

Ce chapitre est interprété conformément à la Convention CLC 1992.

Art. 7.3.3. Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention CLC 1992 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article II de cette convention.

Art. 7.3.4. Fonds de limitation

Les articles 3.2.66 à 3.2.80 sont d'application par analogie à la constitution, la liquidation et la distribution du fonds visé à l'article V.3 de la Convention CLC 1992.

Art. 7.3.5. Action directe

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution en vertu de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992 ou de l'article 3.2.9, § 1er, ou 3.2.15, § 1er, du présent code. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V.2 de la Convention CLC 1992, se prévaloir des limites de responsabilité décrites à l'article V.1 de cette convention. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le

§ 3. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van de in paragraaf 1 bedoelde vorderingen.

Art. 7.3.2. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het CLC-Verdrag 1992.

Art. 7.3.3. Andere regelgeving

De rechtstreeks werkende bepalingen van het CLC-Verdrag 1992 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel II van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

Art. 7.3.4. Beperkingsfonds

De artikelen 3.2.66 tot 3.2.80 zijn van overeenkomstige toepassing op de vorming, de vereffening en de verdeling van het fonds bedoeld in artikel V.3 van het CLC-Verdrag 1992.

Art. 7.3.5. Rechtstreekse vordering

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt krachtens artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992 of artikel 3.2.9, § 1 of 3.2.15, § 1 van dit wetboek. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel V.2 van het CLC-Verdrag 1992 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de in artikel V.1 van dat verdrag omschreven beperking van aansprakelijkheid beroepen. De verweerder mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen, het faillissement en de vereffening uitgezonderd, waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar

défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

Art. 7.3.6. Reconnaissance et exécution

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'États qui ne sont pas liés par la Convention CLC 1992 et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

Chapitre 2 – Convention FUND

Art. 7.3.7. Notions

1° « Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures » : le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures ;

2° « Fonds international Pollution par les hydrocarbures » : le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué par l'article 2 de la Convention FUND 1992 ;

3° « Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures » : le Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué par l'article 2 du Protocole FUND 2003 ;

Art. 7.3.8. Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit respectivement à l'article 3 de cette convention et à l'article 3 de ce protocole.

tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

Art. 7.3.6. Erkenning en tenuitvoerlegging

Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het CLC-Verdrag 1992 zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.

Hoofdstuk 2 – FUND-Verdrag

Art. 7.3.7. Begrippen

1° "Internationale Olieverontreinigingsfondsen": het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds;

2° "Internationaal Olieverontreinigingsfonds": het Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade opgericht bij artikel 2 van het FUND-Verdrag 1992;

3° "Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds": het Internationaal Bijkomend Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade opgericht bij artikel 2 van het FUND-Protocol 2003.

Art. 7.3.8. Andere regelgeving

De rechtstreeks werkende bepalingen van het FUND-Verdrag 1992 en het FUND-Protocol 2003 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 3 van dat verdrag respectievelijk artikel 3 van dat protocol omschreven toepassingsgebied.

Art. 7.3.9. Personnalité juridique des Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

La personnalité juridique est reconnue au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

L'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en sont respectivement les représentants légaux en Belgique.

Art. 7.3.10. Compétence

Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître :

1° des actions en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 4 de la Convention Fonds et contre le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 4 du Protocole du Fonds ;

2° des actions intentées par le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et par le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par les personnes visées à l'article 7.3.13, § 1er, alinéa 1er.

Une action en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures est considérée comme une action introduite par le même demandeur contre le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

Art. 7.3.11. Intervention des fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

Le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire

Art. 7.3.9. Rechtspersoonlijkheid van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds zijn als rechtspersoon erkend.

De beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds zijn hun respectievelijke wettige vertegenwoordigers in België.

Art. 7.3.10. Bevoegdheid

Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van:

1° vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Verdrag en tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Protocol;

2° vorderingen van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds met het oog op de betaling van de bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel 7.3.13, § 1, eerste lid.

Een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds wordt beschouwd als een vordering ingesteld door dezelfde eiser tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds.

Art. 7.3.11. Tussenkomst van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend

international Pollution par les hydrocarbures peuvent se porter parties intervenantes à toute action en réparation de dommage dû à la pollution ouverte conformément à l'article 7.3.1 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de commerce d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 7.3.1 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de commerce d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, par lettre recommandée, avec accusé de réception.

Art. 7.3.12. Subrogation et recours

Lors du versement de toute somme effectué par eux en vertu des articles 4 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures sont subrogés, chacun en ce qui le concerne, dans les droits que la personne indemnisée aurait pu faire valoir, lors d'un dommage par pollution, à l'encontre du propriétaire ou de son garant.

Le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures acquiert par subrogation les droits dont la personne indemnisée peut jouir à l'encontre du Fonds international Pollution par les hydrocarbures.

Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds international ou le Fonds complémentaire Pollution par les hydrocarbures, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages dus à la pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003.

Olieverontreinigingsfonds kunnen optreden als tussenkomende partij in elke procedure tot vergoeding van verontreinigingsschade die voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen tegen een eigenaar of zijn garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 7.3.1.

Wanneer overeenkomstig artikel 7.3.1 tegen een eigenaar of zijn garant voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze vordering, bij een aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, ter kennis van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds brengen.

Art. 7.3.12. Subrogatie en verhaal

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds treden, ieder wat hem betreft, voor elk bedrag aan vergoeding dat zij op grond van artikel 4 van het FUND-Verdrag 1992 en artikel 4 van het FUND-Protocol 2003 hebben betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens verontreinigingsschade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of zijn garant.

Het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds verwerft bij subrogatie de rechten die de vergoede persoon heeft tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds.

Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds of het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor verontreinigingsschade betaald heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het FUND-Verdrag 1992 en het FUND-Protocol 2003.

Art. 7.3.13. Recouvrement des contributions

§ 1. Le Roi règle les modalités de recouvrement des contributions annuelles dues, en vertu des articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, par toute personne qui reçoit, sur le territoire belge, des hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Le Roi détermine ce qu'il faut entendre par « personne associée » au sens de l'article 10 de la Convention FUND 1992.

§ 2. Lorsque la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire belge est inférieure à 1 000 000 de tonnes, l'État belge assume les obligations qui, en vertu du Protocole FUND 2003, incomberaient à toute personne tenue de contribuer au Fonds complémentaire dans la mesure où la quantité totale reçue ne peut être imputée à quelque personne que ce soit.

Art. 7.3.14. Déclarations

La personne visée à l'article 7.3.13, § 1er, doit déclarer annuellement à l'autorité compétente les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'elle a reçues au cours d'année civile précédente.

Le Roi fixe les conditions et les modalités selon lesquelles est effectuée la déclaration.

Art. 7.3.15. Communications aux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

§ 1. Conformément à l'article 15 de la Convention FUND 1992 et à l'article 13 du Protocole FUND 2003, l'autorité compétente communique à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures le nom et l'adresse de toute personne

Art. 7.3.13. Inning van bijdragen

§ 1. De Koning regelt de wijze van inning van de jaarlijkse bijdragen die krachtens artikel 10 van het FUND-Verdrag 1992 en artikel 10 van het FUND-Protocol 2003 moeten worden betaald door iedere persoon die op Belgisch grondgebied olie waarvoor een bijdrage verschuldigd is ontvangt.

De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder "geassocieerde persoon" in de zin van artikel 10 van het FUND-Verdrag 1992.

§ 2. Wanneer de totale hoeveelheid olie waarvoor een bijdrage verschuldigd is ontvangen in havens of laad- en losinstallaties gelegen op het Belgisch grondgebied minder dan 1.000.000 ton bedraagt, rusten op de Belgische Staat de verplichtingen die krachtens het FUND-Protocol 2003 zouden rusten op elke persoon die aan het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds een bijdrage moet betalen in zoverre de totale ontvangen hoeveelheid olie niet aan een of andere persoon kan worden toegeschreven.

Art. 7.3.14. Aangiften

De persoon bedoeld in artikel 7.3.13, § 1 moet jaarlijks aan de bevoegde overheid aangifte doen van de hoeveelheden bijdragende olie die hij in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen heeft.

De Koning bepaalt de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de aangifte moet worden verricht.

Art. 7.3.15. Mededelingen aan de Internationale Olieverontreinigingsfondsen

§ 1. Overeenkomstig artikel 15 van het FUND-Verdrag 1992 en artikel 13 van het FUND-Protocol 2003 deelt de bevoegde overheid aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds de naam en het adres

visée à l'article 7.3.13, § 1er, ainsi que les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

§ 2. Lorsqu'une personne ne remplit pas ou remplit tardivement l'obligation visée à l'article 7.3.14, l'autorité compétente détermine les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution relatives à cette personne et les communique à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

§ 3. L'autorité compétente informe, par envoi recommandé, toute personne des communications qui leur sont relatives et qu'il adresse à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vertu des paragraphes 1er et 2. Toutes les communications mentionnées ont lieu simultanément. Si dans ces communications, il est dérogé à la déclaration effectuée conformément à l'article 3.7.14 ou si ces communications sont réalisées en application du paragraaf 2, il en est fait mention dans l'information adressée à la personne concernée.

Sur ces communications adressées à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, la personne concernée peut présenter à l'autorité compétente, ses observations, par envoi recommandé, dans un délai de dix jours après en avoir été informée conformément à l'alinéa précédent. L'autorité compétente peut modifier ces communications dans un délai de trente jours à compter du jour où celles-ci ont été envoyées à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, la personne concernée étant entendue au préalable dans ses observations. Ce

mee van iedere persoon bedoeld in 7.3.13, § 1, alsook de gegevens over de hoeveelheden bijdragende olie die deze persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen heeft.

§ 2. Wanneer een persoon de in artikel 7.3.14 bedoelde verplichting niet of te laat nakomt, bepaalt de bevoegde overheid de gegevens over de olie waarvoor een bijdrage verschuldigd is voor deze persoon en deelt zij ze aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds mee.

§ 3. Bij aangetekende zending deelt de bevoegde overheid aan iedere persoon de hem betreffende gegevens welke zij aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds meedeelt krachtens paragraaf 1 en 2. Al de voormelde mededelingen gebeuren getijktijdig. Ingeval in de mededelingen wordt afgeweken van de aangifte die verricht is overeenkomstig artikel 3.7.14 of ingeval de mededelingen worden verricht overeenkomstig paragraaf 2, wordt daarvan in de mededeling aan de betrokken persoon melding gemaakt.

De betrokken persoon kan aan de bevoegde overheid zijn opmerkingen bij de mededelingen aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds meedelen bij een aangetekende zending welke moet worden verzonden binnen tien dagen nadat die persoon van de mededelingen overeenkomstig het vorige lid op de hoogte werd gebracht. Nadat de betrokken persoon werd gehoord, kan de bevoegde overheid de mededelingen wijzigen binnen dertig dagen nadat ze aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds werden toegezonden. Na het verstrijken van voormelde

délai expiré, aucune modification ne peut plus être apportée à ces communications.

L'autorité compétente informe la personne concernée de la suite réservée à ses observations, par envoi recommandé, dans un délai de quarante jours prenant cours le jour où les communications lui ont été envoyées.

termijn kan in de mededelingen geen enkele wijziging meer worden aangebracht.

De bevoegde overheid brengt de betrokken persoon op de hoogte van het gevolg dat aan zijn opmerkingen is gegeven bij een aangetekende zending welke moet worden verzonden binnen veertig dagen nadat de mededelingen hem werden toegezonden.

Chapitre 3 – Convention BUNKER

Hoofdstuk 3 – BUNKER-Verdrag

Art. 7.3.16. Juridiction et compétence

§ 1. Lorsqu'un événement a causé un dommage dû à la pollution dans le champ d'application de la Convention BUNKER sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures préventives ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage dû à la pollution dans l'une de ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire de navire, l'assureur ou une autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire de navire que devant les tribunaux belges.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage dû à la pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet État visée à l'article 2, a), ii) de la Convention BUNKER, les tribunaux visés au paragraphe 1er sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier État à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article III.208 ; et

Art. 7.3.16. Rechtsmacht en bevoegdheid

§ 1. Ingeval een voorval verontreinigingsschade binnen het toepassingsgebied van het BUNKER-Verdrag heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding tegen de scheepseigenaar, de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.

Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel 2, a), ii) van het BUNKER-Verdrag, zijn de in paragraaf 1 bedoelde rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij

een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel III.208 is gevormd; en

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 2. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître les actions visées au paragraphe 1er.

§ 2. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van de in paragraaf 1 bedoelde vorderingen.

Art. 7.3.17. Interprétation

Ce chapitre est interprété conformément à la Convention BUNKER.

Art. 7.3.17. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het BUNKER-Verdrag.

Art. 7.3.18. Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention BUNKER s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 2 de cette convention.

Art. 7.3.18. Andere regelgeving

De rechtstreeks werkende bepalingen van het BUNKER-Verdrag zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 2 van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

Art. 7.3.19. 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 :

Art. 7.3.19. 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:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ;

1° de aangestelden of lasthebbers van de scheepseigenaar of de bemanningsleden;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° toute personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ;

3° elke persoon die met de instemming van de scheepseigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit bergingswerkzaamheden verricht;

4° toute personne prenant des mesures préventives ; et

4° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

5° tous préposés ou mandataires des personnes mentionnzes 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.

Art. 7.3.20. Action directe

Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution en vertu de l'article 7.1 de la Convention BUNKER ou de l'article 3.2.9, § 2, ou 3.2.15, § 2, du présent code. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6 de la Convention BUNKER

En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6 de la Convention BUNKER, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 7.1 de la Convention BUNKER ou à l'article 3.2.9, § 2, ou 3.2.17, § 2, du présent code. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

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 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.

Art. 7.3.20. Rechtstreekse vordering

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt krachtens artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag of artikel 3.2.9, § 2 of artikel 3.2.15, § 2 van dit wetboek. In dat geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen, anders dan het faillissement of de vereffening van de eigenaar, waarop de scheepseigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van de aansprakelijkheid krachtens artikel 6 van het BUNKER-Verdrag.

Voorts kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 6 van het BUNKER-Verdrag niet gerechtigd is tot beperking van de aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid die in overeenstemming met artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag of artikel 3.2.9, § 2 of 3.2.17, § 2 van dit wetboek in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de scheepseigenaar tegen de verweerder aanhangig

gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de scheepseigenaar mede in het geding wordt betrokken.

Art. 7.3.21. Reconnaissance et exécution

§ 1. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention BUNKER, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation de l'Union européenne interne pertinente en la matière.

§ 2. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'États qui ne sont pas liés par la Convention BUNKER et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

Art. 7.3.21. Erkenning en tenuitvoerlegging

§ 1. Wanneer ze door een rechtsinstantie van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het BUNKER-Verdrag vallen, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke interne Unierechtelijke regelgeving ter zake.

§ 2. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het BUNKER-Verdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, niet in België erkend of uitvoerbaar verklaard.

Chapitre 4 – Dommage nucléaire

Hoofdstuk 4 – Nucleaire schade

Art. 7.3.22. Dommage par des navires nucléaires

§ 1. L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire provoqué par ce navire.

Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire n'est responsable du dommage visé à l'alinéa 1er.

§ 2. La responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne un même navire est limitée à 800 000 000,00 euros pour un même accident nucléaire. Ce montant comprend les frais de justice.

Le Roi peut augmenter le montant énoncé à l'alinéa 1er compte tenu de l'érosion monétaire.

Art. 7.3.22. Schade door nucleaire schepen

§ 1. De exploitant van een nucleair aangedreven schip is objectief aansprakelijk voor elke schade waarvan is bewezen dat zij werd veroorzaakt door een kernongeval door dit schip teweeggebracht.

Alleen de exploitant van het nucleair aangedreven schip is voor de in het eerste lid bedoelde schade aansprakelijk.

§ 2. De aansprakelijkheid van de exploitant is ten aanzien van eenzelfde schip beperkt tot 800.000.000,00 euro voor eenzelfde atoomongeval. In dit bedrag zijn de gerechtskosten begrepen.

De Koning kan het in het eerste lid vermelde bedrag verhogen rekening houdend met de muntontwaarding.

§ 3. Les personnes morales qui, en vertu des lois et règlements, accordent des interventions financières ou effectuent des prestations telles que des soins médicaux, sont subrogées dans les droits des victimes d'un accident nucléaire ou de leurs ayants droit à l'égard de l'exploitant du navire nucléaire, jusqu'à concurrence des sommes qui ont été liquidées au titre d'intervention ou qui représentent les frais demeurés impayés.

§ 4. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître en premier ressort des actions fondées sur les dispositions du présent chapitre et sur les accords internationaux conclus en la matière.

Art. 7.3.23. Exonération de responsabilité conformément à la Convention NUCLEAR

Les dispositions directement applicables de la Convention NUCLEAR s'appliquent à la responsabilité pour un dommage causé par un accident nucléaire dans les cas visés à l'article 1er et à l'article 2, alinéa 1er, de cette convention.

Titre 4 – Lieux de refuge

Art. 7.4.1. Directive 2002/59/CE

Le présent titre transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

Art. 7.4.2. Notions

Dans le présent titre et dans les dispositions du livre 8 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « loi du 17 février 1993 » : la loi du 17 février 1993 portant approbation des Actes internationaux suivants : 1. Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le

§ 3. De rechtspersonen die krachtens de wetten en verordeningen financiële tegemoetkomingen of verstrekkingen zoals geneeskundige zorgen verlenen, treden in de rechten van de slachtoffers van een kernongeval of van hun rechtverkrijgenden ten aanzien van de exploitant van het nucleair aangedreven schip, tot het beloop van de sommen die ofwel als tegemoetkoming werden uitgekeerd, ofwel de onbetaald gebleven kosten vertegenwoordigen.

§ 4. Alleen de rechtbank van koophandel te Antwerpen is bevoegd om in eerste aanleg kennis te nemen van vorderingen gegrond op de bepalingen van dit hoofdstuk en op de ter zake gesloten internationale verdragen.

Art. 7.3.23. Ontheffing van aansprakelijkheid overeenkomstig de NUCLEAR-Overeenkomst

De rechtstreeks werkende bepalingen van de NUCLEAR-Overeenkomst zijn van toepassing op de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een kernongeval in de gevallen bedoeld in artikel 1 en artikel 2, lid 1 van die overeenkomst.

Titel 4 – Toevluchtsoorden

Art. 7.4.1. Richtlijn 2002/59/EG

Deze titel voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG van de Raad.

Art. 7.4.2. Begrippen

In deze titel en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 8 wordt verstaan onder:

1° "wet van 17 februari 1993": de wet van 17 februari 1993 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten: 1. Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de

gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, 2. Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation du plateau continental, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990 ;

regering van de Franse Republiek inzake afbakening van de territoriale zee, 2. Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van het continentaal plat, ondertekend te Brussel op 8 oktober 1990;

2° « loi du 10 août 1998 » : la loi du 10 août 1998 portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation du plateau continental, et Annexe, et échange de lettres, et à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signés à Bruxelles le 18 décembre 1996 ;

2° "wet van 10 augustus 1998": de wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de afbakening van het continentaal plat, en Bijlage, en briefwisseling, en 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;

3° « navire » : en dérogation à l'article 1.1.3, § 1er, 1°: tout bâtitment de mer ou engin de mer, ainsi que tout ouvrage d'art fixe ou flottant ;

3° "schip", in afwijking van artikel 1.1.3, § 1, 1°: een zeeschip of -vaartuig, alsook elk vast of drijvend kunstwerk;

4° « navire ayant besoin d'assistance » : sans préjudice de la Convention SAR, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire, ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation ;

4° "bijstandbehoevend schip": onverminderd het SAR-Verdrag, een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren;

5° « lieu de refuge » : un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, pour accueillir des navires ayant besoin d'assistance ;

5° "toevluchtsoord": een voor de opvang van bijstandbehoevende schepen aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;

6° « exploitant » : l'armateur ou le gérant du navire ;

6° "exploitant": de reder of beheerder van een schip;

7° « agent » : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire ;

7° "agent": de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

8° « certificat d'assurance » : la preuve d'assurance visée à l'article 6 de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ;

8° "verzekeringscertificaat": het verzekeringscertificaat bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen;

9° « services publics fédéraux ayant compétence en mer » : les services publics fédéraux ayant compétence en mer, tels que visés à l'article 7, § 1er, 1°, de l'Accord de coopération Garde côtière, et le service public fédéral Justice ;

10° « autorité compétente » : l'instance compétente de l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visés à l'article 7.4.4.

Art. 7.4.3. Application matérielle et spatiale

Le présent titre s'applique à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui se trouvent dans les zones maritimes belges ou dans un lieu de refuge belge.

Art. 7.4.4. Autorité compétente

§ 1. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l'instance compétente.

L'autorité compétente est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi.

§ 2. L'instance compétente a l'expertise requise et du pouvoir, au moment de l'opération de prendre de sa propre initiative des décisions en toute indépendance en ce qui concerne l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

§ 3. À partir du moment établi dans les plans visés à l'article 7.4.6, l'instance compétente exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer.

Le pouvoir de l'instance compétente d'exercer les compétences qui lui sont octroyées en vertu de l'alinéa 1er est limité aux mesures et aux décisions visées aux articles 7.4.5, § 1er, alinéa 1er, et 7.4.7.

9° "federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee": de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee bedoeld in artikel 7, § 1, 1°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht, en de federale overheidsdienst Justitie;

10° "bevoegde instantie": de instantie bevoegd voor de opvang van bijstandbehoevende schepen bedoeld in artikel 7.4.4.

Art. 7.4.3. Materiële en ruimtelijke toepassing

Deze titel is van toepassing op de opvang van bijstandbehoevende schepen die zich bevinden in de Belgische maritieme zones of in een Belgisch toevluchtsoord.

Art. 7.4.4. Bevoegde instantie

§ 1. De gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen wordt aangeduid als de bevoegde instantie.

De bevoegde instantie wordt bijgestaan door de door de Koning aan te wijzen vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee.

§ 2. De bevoegde instantie beschikt over de vereiste deskundigheid en bevoegdheid om op het ogenblik van de operatie onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

§ 3. Vanaf het ogenblik bepaald in de plannen bedoeld in artikel 7.4.6 oefent de bevoegde instantie de aan de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee opgedragen bevoegdheden uit.

De bevoegdheid van de bevoegde instantie om op grond van de in het eerste lid toegekende bevoegdheden op te treden, strekt zich slechts uit tot het treffen van de maatregelen en de beslissingen bedoeld in de artikelen 7.4.5, § 1, eerste lid, en 7.4.7.

§ 4. L'instance compétente et les services publics fédéraux ayant compétence en mer se réunissent régulièrement pour échanger des expériences et améliorer l'exercice futur de leurs compétences. Ils peuvent se réunir à tout moment en raison de circonstances particulières.

Art. 7.4.5. Mesures de sécurité et de protection de l'environnement

§ 1. L'instance compétente agissant conformément à l'article 7.4.4, § 3 peut, le cas échéant et notamment lorsque la sécurité maritime ou la protection du milieu marin est menacée, prendre toutes les mesures énumérées de manière non exhaustive par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 2. Pour des raisons impérieuses d'intérêt général, la saisie conformément à la Convention sur la saisie des navires 1952, au titre 6 du livre 2 du présent code ou à l'article 1413 du Code judiciaire ou toute autre mesure de coercition appliquée au navire ayant besoin d'assistance n'empêche en aucun cas l'instance compétente de prendre et de mettre en œuvre les mesures visées au paragraphe 1er.

§ 3. L'État belge peut être rendu civilement responsable des mesures que l'instance compétente a prises ou non conformément à l'article 7.4.4, § 3.

§ 4. Dans le cas visé à l'article 7.4.4, § 3, l'instance compétente recueille immédiatement les avis motivés des services publics fédéraux ayant compétence en mer et des instances désignées par la Région flamande.

Les services publics fédéraux ayant compétence en mer donnent immédiatement les avis demandés à l'autorité compétente.

L'absence des avis motivés visés à l'alinéa 1er n'exonère pas l'instance compétente de l'évaluation

§ 4. De bevoegde instantie en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee komen regelmatig bijeen om ervaringen uit te wisselen en de toekomstige uitoefening van hun bevoegdheden te verbeteren. Zij kunnen steeds samenkomen naar aanleiding van bijzondere omstandigheden.

Art. 7.4.5. Veiligheids- en milieumaatregelen

§ 1. Wanneer ze optreedt overeenkomstig artikel 7.4.4, § 3, mag de bevoegde instantie, met name wanneer de maritieme veiligheid of de bescherming van het mariene milieu in het gedrang komt, alle maatregelen nemen die door de Koning op een niet-exhaustieve wijze worden opgesomd in een besluit genomen na overleg in de Ministerraad.

§ 2. Om dwingende redenen van algemeen belang wordt het treffen en uitvoeren van de in paragraaf 1 bedoelde maatregelen niet verhinderd door beslag gelegd overeenkomstig het Scheepsbeslagverdrag 1952, titel 6 van boek 2 van dit wetboek of artikel 1413 van het Gerechtelijk Wetboek, of door enige andere dwangmaatregel met betrekking het bijstandbehoevend schip.

§ 3. De Belgische Staat kan burgerrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor de al dan niet door de bevoegde instantie overeenkomstig artikel 7.4.4, § 3 genomen maatregelen.

§ 4. In het in artikel 7.4.4, § 3, bedoelde geval wint de bevoegde instantie onmiddellijk de met redenen omklede adviezen in van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee en van de door het Vlaams Gewest aangewezen instanties.

De federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee verstrekken aan de bevoegde instantie onmiddellijk de gevraagde adviezen.

Het ontbreken van de in het eerste lid bedoelde met redenen omklede adviezen ontslaat de bevoegde

préalable et des décisions visées à l'article 7.4.5, § 1er, alinéa 1er, et 7.4.7.

Art. 7.4.6. Plans

L'instance compétente établit les plans aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance qui se trouvent dans les zones maritimes belges, y compris les risques pour les vies humaines et l'environnement. Ces plans sont des plans opérationnels visés à l'article 6, 6°, de l'Accord de coopération Garde côtière.

Les plans visés à l'alinéa 1er sont élaborés, après consultation des parties concernées, conformément aux Directives PoR et aux Directives MAS, et comportent au minimum les éléments suivants :

1° l'identité de l'autorité ou des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes ;

2° l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi ;

3° des informations relatives au littoral belge et tous les éléments facilitant une évaluation préalable et une décision rapide quant au choix du lieu de refuge pour un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques ;

4° les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge ;

5° les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution ;

instantie niet van de voorafgaande beoordeling en de beslissingen bedoeld in de artikelen 7.4.5, § 1, eerste lid, en 7.4.7.

Art. 7.4.6. Plannen

De bevoegde instantie stelt plannen op voor de opvang van schepen, teneinde het hoofd te bieden aan de dreigingen die uitgaan van bijstandbehoevende schepenen die zich bevinden in de Belgische maritieme zones, met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het milieu. Deze plannen zijn operationele plannen bedoeld in artikel 6, 6° van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.

De in het eerste lid bedoelde plannen worden opgesteld na raadpleging van de betrokkenen en in overeenstemming met de PoR-Richtsnoeren en de MAS-Richtsnoeren en omvatten ten minste de volgende informatie:

1° de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die zijn belast met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen;

2° de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het verlenen of weigeren van toegang tot het gekozen toevluchtsoord aan een bijstand behoevend schip;

3° informatie over de kustlijn van België en alle elementen die een voorafgaande beoordeling en een snelle besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip moeten mogelijk maken, met inbegrip van een beschrijving van de milieufactoren en van de economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;

4° de beoordelingsprocedures voor het verlenen of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord aan een bijstand behoevend schip;

5° de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;

6° les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international ;

7° les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

Le nom et les adresses de contact de l'autorité compétente et des services publics fédéraux ayant compétence en mer, ainsi que des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes visées à l'alinéa 2, 1°, sont publiés au Moniteur belge.

L'autorité compétente communique aux États membres voisins de l'Union européenne, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans visés à l'alinéa 1er.

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues dans les plans visés à l'alinéa 1er, l'autorité compétente veille à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

À la demande d'un État membre de l'Union européen, les destinataires des informations visées aux alinéas 4 et 5 sont tenus à une obligation de confidentialité.

Le traitement des informations classées doit répondre aux dispositions de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Cette disposition est uniquement applicable à l'information nationale ; il appartient à celui qui la communique, de décider si elle peut être partagée.

Art. 7.4.7. Évaluation préalable

L'instance compétente décide, lorsqu'elle agit conformément à l'article 7.4.4., § 3, de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article 7.4.6, alinéa 1er.

6° procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;

7° de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid in verband met de opvang van schepen in toevluchtsoorden.

De naam en contactadressen van de bevoegde instantie en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, alsook van de in het tweede lid, 1°, bedoelde instanties belast met de ontvangst en behandeling van noodsignalen worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

De bevoegde instantie verstrekt, op verzoek, de relevante informatie over de in het eerste lid bedoelde plannen aan de aangrenzende lidstaten van de Europese Unie.

Bij de toepassing van de procedures op grond van de in het eerste lid bedoelde plannen zorgt de bevoegde instantie ervoor dat relevante informatie ter beschikking wordt gesteld van de bij de operaties betrokken partijen.

Indien een lidstaat van de Europese Unie daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig het vierde en het vijfde lid informatie ontvangen een vertrouwelijkheidsplicht.

De behandeling van geclassificeerde informatie gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Deze bepaling is enkel van toepassing op nationale informatie ;degene die de informatie aflevert, bepaalt of ze mag worden gedeeld.

Art. 7.4.7. Voorafgaande beoordeling

Wanneer de bevoegde instantie optreedt overeenkomstig artikel 7.4.4., § 3, beslist zij over de aanvaarding van een schip in een toevluchtsoord op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden, verricht op

L'autorité compétente fait en sorte que les navires soient admis dans un lieu de refuge s'il considère qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger les vies humaines et l'environnement.

Art. 7.4.8. Certificat d'assurance

L'absence d'un certificat d'assurance n'exonère pas l'instance compétente de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 7.4.7 et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour que l'instance compétente refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, l'autorité compétente peut, quand elle accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au commandant du navire la présentation d'un certificat d'assurance. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire ayant besoin d'assistance.

Titre 5 – Assistance

Art. 7.5.1. Notions

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° « assistance » : tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.

2° « navire » : tout bateau ou autre engin, ou toute structure capable de naviguer ;

3° « bien » : tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque ;

4° « dommage à l'environnement » : un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune

basis van de in artikel 7.4.6, eerste lid, bedoelde plannen.

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen tot een toevluchtsoord worden toegelaten indien zij van oordeel is dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens en het milieu.

Art. 7.4.8. Verzekeringscertificaat

Het ontbreken van een verzekeringscertificaat ontheft de bevoegde instantie niet van de voorafgaande beoordeling en beslissing bedoeld in artikel 7.4.7 en wordt door de bevoegde instantie op zich niet als een voldoende reden beschouwd om te weigeren een schip in een toevluchtsoord op te vangen.

Zonder afbreuk te doen aan het eerste lid, kan de bevoegde instantie, wanneer zij een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of gezagvoerder van het schip verzoeken een verzekeringscertificaat over te leggen. Het opvragen van het verzekeringscertificaat mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een bijstandbehoevend schip.

Titel 5 – Berging

Art. 7.5.1. Begrippen

In deze titel wordt verstaan onder:

1° "berging": iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak;

2° "schip": ieder schip of ander vaartuig, dan wel iedere andere constructie waarmee kan worden gevaren;

3° "zaak": iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd, daaronder begrepen de in risico zijnde vracht;

4° "milieuschade": aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de fauna of

ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

5° « paiement » : le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu du présent titre.

Art. 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.

Art. 7.5.3. Application internationale

§ 1. Le présent titre s'applique lorsqu'une procédure judiciaire ou arbitrale relative à la matière visée à l'article 7.5.4, § 1er, est introduite en Belgique.

§ 2. Dans le cas visé à l'article 7.5.6, § 1er, les dispositions suivantes du présent titre sont d'application par analogie :

1° l'article 7.5.3, § 4 ;

2° l'article 7.5.8, § 1 ;

3° l'article 7.5.9, § 3, dans la mesure où les dispositions auxquelles cet article renvoie lui-même sont d'application ;

4° l'article 7.5.11, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines ;

5° l'article 7.5.12, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines ;

flora in zee of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende voorvallen;

5° "betaling": iedere krachtens deze titel verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.

Art. 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.

Art. 7.5.3. Internationale toepassing

§ 1. Deze titel is van toepassing ingeval een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure betreffende een in artikel 7.5.4, § 1, bedoelde aangelegenheid aanhangig wordt gemaakt in België.

§ 2. In het in artikel 7.5.6, § 1, bedoelde geval zijn de volgende bepalingen van deze titel overeenkomstige van toepassing:

1° artikel 7.5.3, § 4;

2° artikel 7.5.8, § 1;

3° artikel 7.5.9, § 3, in de mate dat de bepalingen waarnaar dat artikel verwijst zelf van toepassing zijn;

4° artikel 7.5.11, in de mate dat het van toepassing is op andere gezagvoerders dan kapiteins;

5° artikel 7.5.12, in de mate dat het van toepassing is op andere gezagvoerders dan kapiteins;

6° l'article 7.5.16, § 7 ;

7° l'article 7.5.18, § 1 ;

8° l'article 7.5.21, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines ;

9° l'article 7.5.22, § 1 ;

10° article 7.5.25 ;

11° l'article 7.5.28, § 3.

§ 3. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire, le commandant et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire prêtant assistance.

Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

§ 4. L'article 7.5.8 s'applique aux autorités établies en Belgique et aux assistants qui agissent sur mission de telles autorités.

§ 5. La mesure dans laquelle une personne morale étrangère de droit public qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la Convention sur l'assistance 1989 ou le présent titre est déterminée par la législation de l'État où cette autorité est située.

Art. 7.5.4. Application matérielle

§ 1. Ce titre s'applique :

1° à l'assistance aux navires au sens de l'article 1.1.3, § 1er, 1°, non repris sous la définition à l'article 1, b) de la Convention sur l'Assistance 1989 ;

2° à l'assistance aux plates-formes fixes ou flottantes ou aux unités mobiles de forage au large qui sont des navires au sens de l'article 1.1.3, § 1er, 1°, lorsqu'elles sont affectées, là où elles se

6° artikel 7.5.16, § 7;

7° artikel 7.5.18, § 1;

8° artikel 7.5.21, in de mate dat het van toepassing is op andere gezagvoerders dan kapiteins;

9° artikel 7.5.22, § 1;

10° artikel 7.5.25;

11° artikel 7.5.28, § 3.

§ 3. De verdeling van het bergloon tussen de scheepseigenaar, de gezagvoerder en de andere in dienst van ieder bergend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het bergend schip.

Indien de berging niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de berger en zijn aangestelden.

§ 4. Artikel 7.5.8 is van toepassing op in België gevestigde overheden en op bergers die in opdracht van dergelijke overheden optreden.

§ 5. De mate waarin een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is zich te beroepen op de in het Hulpverleningsverdrag 1989 of deze titel bepaalde rechten en rechtsmiddelen, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.

Art. 7.5.4. Materiële toepassing

§ 1. Deze titel is van toepassing op:

1° de berging van schepen in de zin van artikel 1.1.3, § 1, 1° welke niet worden gevat onder de begripsomschrijving in artikel 1, b) van het Bergingsverdrag 1989;

2° de berging van vaste of drijvende platforms of verplaatsbare offshore boorinstallaties die schepen zijn in de zin van artikel 1.1.3, § 1, 1°, wanneer zij op lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie,

trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mers ;

3° sans préjudice de l'article 7.5.8, à l'assistance aux navires de souveraineté belges.

§ 2. Le présent titre ne s'applique pas aux activités liées au patrimoine culturel subaquatique dans les eaux territoriales belges.

Art. 7.5.5. Interprétation

Le présent titre est interprété conformément à la Convention sur l'Assistance 1989.

Art. 7.5.6. Autre réglementation

§ 1. Les dispositions directement applicables de la Convention sur l'Assistance 1989 s'appliquent dans le cas où une procédure judiciaire ou arbitrale est formée comme visé à l'article 2 de cette convention.

§ 2. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° du titre 6 du présent livre ;

2° 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 ;

3° des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des assistants.

§ 3. Le chapitre I du titre IV et le chapitre III du titre VIII du livre III du Code civil ne s'appliquent pas à l'assistance.

Art. 7.5.7. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 7.5.10 ou portent préjudice à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement sont nulles.

exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem;

3° onverminderd artikel 7.5.8, de berging van Belgische gezagsschepen.

§ 2. Deze titel is niet van toepassing op werkzaamheden in verband met cultureel erfgoed onder water in de Belgische zeegebieden.

Art. 7.5.5. Uitlegging

Deze titel wordt uitgelegd in overeenstemming met het Bergingsverdrag 1989.

Art. 7.5.6. Andere regelgeving

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 zijn van toepassing ingeval een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig wordt gemaakt als bedoeld in artikel 2 van dat verdrag.

§ 2. Deze titel geldt onverminderd:

1° titel 6 van dit boek;

2° 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;

3° de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers.

§ 3. Hoofdstuk I van titel IV en hoofdstuk III van titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing op berging.

Art. 7.5.7. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 7.5.10 of afbreuk doen aan de verplichting om milieuschade te voorkomen of te beperken zijn nietig.

Art. 7.5.8. Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques

§ 1. Une autorité publique intervenant comme assistant est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus dans la Convention sur l'Assistance 1989 ou le présent titre, sauf si elle est tenue de fournir l'assistance à titre gracieux ou si la rémunération du chef de cette assistance est régie par des dispositions particulières.

§ 2. Un assistant intervenant sous le contrôle de l'autorité publique est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus dans le présent titre.

Art. 7.5.9. Conclusion de contrats d'assistance

§ 1. Le commandant a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

Le commandant et le propriétaire du navire ont tous deux le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

§ 2. Le paragraphe 1er est d'application sans préjudice :

1° de l'article 4.2.6 relatifs au pouvoir de représentation du commandant, dans la mesure où il est par conséquent plus large ;

2° de l'article 3.1.22 relatif à la responsabilité du propriétaire du navire pour les actes posés par ou pour le commandant ;

Art. 7.5.10. Annulation et modification de contrats d'assistance

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si :

1° le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables ; ou si

Art. 7.5.8. Berging door of onder toezicht van de overheid

§ 1. Een overheid die optreedt als berger kan zich op de rechten en rechtsmiddelen bepaald in het Bergingsverdrag 1989 of deze titel beroepen, tenzij zij verplicht is de hulp kosteloos verlenen of de vergoeding ervan is geregeld door bijzondere bepalingen.

§ 2. Een berger die optreedt onder toezicht van de overheid kan zich op de rechten en rechtsmiddelen bepaald in deze titel beroepen.

Art. 7.5.9. Sluiting van bergingsovereenkomsten

§ 1. De gezagvoerder is bevoegd om namens de scheepseigenaar een overeenkomst omtrent berging te sluiten.

De gezagvoerder en de scheepseigenaar zijn elk bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.

§ 1. Paragraaf 1 geldt onverminderd:

1° artikel 4.2.6 betreffende de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de gezagvoerder, in de mate dat die dienovereenkomstig ruimer is;

2° artikel 3.1.22 betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de door of voor de gezagvoerder gestelde handelingen.

Art. 7.5.10. Vernietiging en wijziging van bergingsovereenkomsten

Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien:

1° de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn; of

2° le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

Art. 7.5.11. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant

§ 1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :

1° d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu ;

2° lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée au 1°, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

3° chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants ; et

4° d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le commandant ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger ; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :

1° de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance ;

2° ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ; et

3° lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

2° de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.

Art. 7.5.11. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder

§ 1. De berger is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht:

1° de berging met de nodige zorg uit te voeren;

2° bij de nakoming van de onder 1° bedoelde verplichting de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken;

3° in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere bergers; en

4° de tussenkomst van andere bergers te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht door de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van de andere in gevaar verkerende zaak, met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.

§ 2. De scheepseigenaar en de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de berger verplicht :

1° gedurende de berging volledig met hem samen te werken;

2° daarbij de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken; en

3° wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer daarom redelijkerwijze door de berger wordt verzocht.

Art. 7.5.12. Obligation de prêter assistance

Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le commandant de l'obligation énoncée à l'article 4.5.37, § 1er.

Art. 7.5.13. Coopération

L'autorité compétente édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, elle prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer l'exécution efficace et réussie des opérations d'assistance en vue de sauver des vies ou des biens en danger, ainsi que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

Art. 7.5.14. Conditions ouvrant droit à une rémunération

§ 1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

§ 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu du présent titre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

Les articles 7.5.14 à 7.5.21 s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Art. 7.5.15. Critères d'évaluation de la rémunération

§ 1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous :

1° la valeur du navire et des autres biens sauvés ;

Art. 7.5.12. Verplichting tot hulpverlening

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor de schending door de gezagvoerder van de in artikel 4.5.37, § 1 bedoelde verplichting.

Art. 7.5.13. Samenwerking

Wanneer de bevoegde overheid regels uitvaardigt of een besluit neemt over een aangelegenheid betreffende berging, zoals de toelating in havens van in nood verkerende schepen of het treffen van voorzieningen ten behoeve van bergers, houdt zij rekening met de noodzaak tot samenwerking tussen bergers, andere belanghebbende partijen en de overheid teneinde een doelmatige en geslaagde uitvoering van de bergingswerkzaamheden te verzekeren met het oogmerk mensenlevens in gevaar verkerende zaken te redden, alsmede schade aan het milieu in het algemeen te voorkomen.

Art. 7.5.14. Voorwaarden voor het rechte op bergloon

§ 1. Berging die met nuttig gevolg is uitgevoerd geeft recht op bergloon.

§ 2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens deze titel verschuldigd indien de berging geen nuttig gevolg heeft gehad.

De artikelen 7.5.14 tot 7.5.21 zijn ook van toepassing, indien het geborgen schip en het schip dat de berging heeft ondernomen aan dezelfde eigenaar toebehoren.

Art. 7.5.15. Criteria voor de vaststelling van het bergloon

§ 1. Het bergloon wordt vastgesteld met het oog op de aanmoediging van berging, rekening houdend met de volgende criteria, ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd:

1° de geredde waarde van het schip en de andere zaken;

2° l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

3° l'étendue du succès obtenu par l'assistant ;

4° la nature et l'importance du danger ;

5° l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines ;

6° le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants ;

7° le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel ;

8° la promptitude des services rendus ;

9° la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance ;

10° l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

§ 2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1er doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective.

Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

§ 3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Art. 7.5.16. Indemnité spéciale

§ 1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en

2° de vakkundigheid en inspanningen van de bergers, betoond bij het voorkomen of beperken van milieuschade;

3° de mate waarin de berger een gunstige uitkomst verwezenlijkte;

4° de aard en ernst van het gevaar;

5° de vakkundigheid en inspanningen betoond door de bergers bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;

6° de door de bergers gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;

7° het risico van aansprakelijkheid en andere door de bergers of hun uitrusting gelopen risico's;

8° de snelheid van de verleende diensten;

9° de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor berging bestemde uitrusting;

10° de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de bergers.

§ 2. De betaling van een in overeenstemming met § 1 vastgesteld bergloon moet worden uitgevoerd door alle belanghebbenden bij het schip en de andere zaken, in evenredigheid met de geredde waarden daarvan.

Niets in dit artikel belet de aanwending van enig verweermiddel.

§ 3. Het bergloon, met uitzondering van interesten en verhaalbare gerechtelijke kosten welke desgevallend verschuldigd zijn, mag de waarde van het geredde schip en de andere zaken niet overtreffen.

Art. 7.5.16. Bijzondere vergoeding

§ 1. Indien een berger hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading milieuschade dreigde te veroorzaken en hij geen bergloon heeft verkregen krachtens artikel 7.5.15 dat ten minste

vertu de l'article 7.5.15 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

§ 2. Si, dans les circonstances visées au paragraphe 1er, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire du navire à l'assistant en vertu du paragraphe 1er peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés à l'article 7.5.15, § 1er, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

§ 3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1er et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés à l'article 7.5.15, § 1er, 8°, 9° et 10°.

§ 4. L'indemnité spéciale totale en vertu du présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 7.5.15.

§ 5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

§ 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

§ 7. Le juge qui fixe une rémunération en vertu de l'article 7.5.15 et calcule une indemnité spéciale en

gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de scheepseigenaar, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.

§ 2. Indien de berger in de in paragraaf 1 bedoelde omstandigheden door zijn bergingswerkzaamheden milieuschade heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de scheepseigenaar volgens paragraaf 1 aan de berger te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de berger gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de relevante in artikel 7.5.15, § 1 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de berger gemaakte kosten.

§ 3. Voor de toepassing van de paragrafen 1 en 2 worden onder kosten van de berger verstaan de contante uitgaven die door de berger redelijkerwijze zijn gemaakt bij de berging en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de berging, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 7.5.15, § 1, 8°, 9° en 10°.

§ 4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het bergloon dat de berger krachtens artikel 7.5.15 kan ontvangen.

§ 5. Indien de berger nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven milieuschade te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.

§ 6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de scheepseigenaar.

§ 7. De rechter die een bergloon vaststelt krachtens artikel 7.5.15 en een bijzondere vergoeding

vertu des paragraphes qui précèdent n'est pas tenu de fixer une rémunération en vertu de l'article 7.5.15 jusqu'à concurrence de la valeur maximale du navire et des autres biens sauvés avant calculer l'indemnité spéciale.

Art. 7.5.17. Répartition entre assistants

La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 7.5.15 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

Art. 7.5.18. Sauvetage des personnes

§ 1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées.

§ 2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Art. 7.5.19. Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent titre à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Art. 7.5.20. Conséquences de la faute de l'assistant

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu du présent titre dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

bepaalt krachtens de voorgaande paragrafen, is niet verplicht om het bedrag van het bergloon bedoeld in artikel 7.5.15 vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere vergoeding te bepalen.

Art. 7.5.17. Verdeling tussen bergers

De verdeling van een in artikel 7.5.15 bedoeld bergloon tussen bergers geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.

Art. 7.5.18. Redding van personen

§ 1. Geen bergloon is verschuldigd door personen wier leven is gered.

§ 2. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de berging, heeft recht op een billijk aandeel in de betaling die aan de berger is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van milieuschade.

Art. 7.5.19. Diensten verleend krachtens bestaande overeenkomsten

Geen betaling is verschuldigd krachtens deze titel tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als behoorlijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.

Art. 7.5.20. Gevolgen van fouten van de berger

Aan een berger kan een krachtens deze titel verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd voor zover de berging noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de berger zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.

Art. 7.5.21. Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du commandant du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas ou n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la Convention sur l'Assistance 1989 ou du présent titre.

Art. 7.5.22. Exercice du privilège maritime

Aucune disposition du présent titre ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant.

L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Art. 7.5.23. Obligation de fournir une garantie

§ 1. À la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu du présent titre fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances pouvant être formées contre eux, intérêts et frais compris.

§ 3. Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie

Art. 7.5.21. Verbod tot berging

Diensten, verleend niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens het Bergingsverdrag 1989 of deze titel.

Art. 7.5.22. Uitoefening van het scheepsvoorrecht

Geen bepaling van deze titel doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de berger.

De berger kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van interesten en kosten, is aangeboden of verstrekt.

Art. 7.5.23. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid

§ 1. Op verzoek van de berger moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens deze titel voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de berger, met inbegrip van interesten en kosten.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 moet de scheepseigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaars daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van interesten en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.

§ 3. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de berger worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de berging zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is

suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

Art. 7.5.24. Paiement provisoire

Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

En cas d'acompte versé en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 7.5.23 est réduite proportionnellement.

Art. 7.5.25. Intérêts

L'assistant a droit à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la Convention sur l'Assistance 1989 ou du présent titre. Ces intérêts sont calculés au taux d'intérêt légal. Ils courent de plein droit à partir de l'achèvement des opérations d'assistance.

Art. 7.5.26. Cargaisons appartenant à un État

À moins que l'État propriétaire n'y consente, aucune disposition du présent titre ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action *in rem* à l'encontre de ces cargaisons.

gesteld voor de voldoening van de vordering van de berger tegen het schip of de andere zaken.

Art. 7.5.24. Voorschot

Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de berger kan bij tussenvonnis bevelen dat hem een billijk en rechtvaardig voorschot wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, waaronder voorwaarden vanzekerheidstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.

In geval van een krachtens dit artikel verstrekt voorschot wordt de in artikel 7.5.23 bedoelde zekerheidstelling dienovereenkomstig verminderd.

Art. 7.5.25. Interesten

De berger heeft recht op interesten op elke krachtens het Bergingsverdrag 1989 of deze titel verschuldigde betaling. Deze interesten wordt berekend aan de wettelijke interestvoet. Zij lopen van rechtswege vanaf de beëindiging van de berging.

Art. 7.5.26. Ladingen die toebehoren aan een Staat

Tenzij de Staat die er eigenaar van is daarin toestemt, kan geen bepaling van deze titel worden ingeroepen teneinde niet voor handelsdoeleinden bestemde ladingen die toebehoren aan een Staat en waarvan ten tijde van de berging volgens algemeen erkende beginselen van internationaal recht een beroep kan worden gedaan op staatsimmuniteit aan de hand van enige gerechtelijke maatregel in beslag te nemen, er beslag op te leggen of ze op te houden, of teneinde tegen dergelijke ladingen een vordering "in rem" in te stellen.

Art. 7.5.27. Cargaisons humanitaires

Aucune disposition du présent titre ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires données par un État, si cet État a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

Art. 7.5.28. Prescription

§ 1. Toute action en paiement en vertu du présent titre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

§ 2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

§ 3. Des actions récursoires peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où le demandeur a lui-même été rendu responsable ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

Titre 6 – Enlèvement des épaves

Chapitre 1 – Mer territoriale

Art. 7.6.1. Champ d'application

Le présent chapitre est d'appliction aux épaves dans la mer territoriale.

Art. 7.6.2. Obligation *in solidum*

Chaque fois que le présent chapitre impose des obligations au propriétaire du navire, en ce comprises l'obligation d'enlèvement et les obligations financières, le propriétaire du navire, l'armateur, l'utilisateur du navire et le commandant sont tenus *in solidum* de respecter ces obligations,

Art. 7.5.27. Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden

Geen bepaling van deze titel kan worden ingeroepen om een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat in beslag te nemen of ze aan te houden, indien die Staat in betaling voor de ten aanzien van die lading verleende hulp heeft toegestemd.

Art. 7.5.28. Verjaring

§ 1. Iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens deze titel verjaart indien niet binnen twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de berging is beëindigd.

§ 2. Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde die termijn verlengen door middel van een aan de eiser gerichte verklaring. Op dezelfde wijze kan deze termijn verder worden verlengd.

§ 3. Regresvorderingen kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Titel 6 – Wrakverwijdering

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

Art. 7.6.1. Toepassingsgebied

Dit hoofdstuk is van toepassing op de wrakken in de territoriale zee.

Art. 7.6.2. Gehoudenheid *in solidum*

Telkens dit hoofdstuk verplichtingen, inbegrepen de verwijderingsplicht en financiële verplichtingen, oplegt aan de scheepseigenaar, zijn deze laatste, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder *in solidum* gehouden deze verplichtingen na te komen, en kan de bevoegde

et l'autorité compétente peut s'adresser à chacune de ces personnes afin d'être intégralement indemnisée, sans préjudice du droit de recours dont dispose, le cas échéant, la personne adressée.

Art. 7.6.3. Obligation d'enlèvement

§ 1. Le propriétaire d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans la mer territoriale doit renflouer, enlever et apporter le navire 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.

§ 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.

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.

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 échouent dans le cas où un permis ou autorisation a

overheid elk van hen aanspreken ten einde volledige genoegdoening te bekomen, onverminderd het recht van verhaal waarover de aangesprokene desgevallend beschikt.

Art. 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.

§ 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.

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 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

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. 7.6.4. Intervention d'office de l'autorité compétente

§ 1. Si les obligations visées à l'article 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 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 ;

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 ;

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 7.6.3.

of machtiging is verleend op grond van de artikelen 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. 7.6.4. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid

§ 1. Ingeval de in artikel 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 schip 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;

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.

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 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.

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.

Art. 7.6.5. Avances et garanties

§ 1. Avant d'entamer l'exécution des mesures visées à l'article 7.6.4, l'autorité compétente peut exiger que le propriétaire ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause ou, directement, que l'assureur de leur responsabilité respective, avance la somme qu'elle estime adéquate afin de couvrir les frais desdites mesures.

§ 2. L'avance visée au paragraphe 1er peut, sans occasionner de frais à l'autorité compétente, être remplacée par la constitution d'une garantie que l'autorité juge acceptable et adéquate.

La garantie est acceptable s'il peut être raisonnablement supposé que le montant couvert sera effectivement disponible et librement transférable dès que la garantie est constituée.

La garantie est adéquate si son montant correspond à la somme prévue à l'alinéa premier, majorée des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate.

§ 3. La somme avancée ou la garantie fournie par une des personnes dont la responsabilité peut être engagée, ou par son assureur, est réputée fournie par toutes ces personnes.

§ 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.

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.

Art. 7.6.5. Voorschotten en zekerheden

§ 1. Voorafgaand aan de uitvoering van de in artikel 7.6.4 bedoelde maatregelen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen dan wel, rechtstreeks, de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van de betrokken maatregelen te dekken.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde voorschot kan, zonder lasten voor de bevoegde overheid, worden vervangen door het stellen van een zekerheid die de overheid aanvaardbaar en voldoende acht.

De zekerheid is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het bedrag ervan werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de zekerheid verstrekt is.

De zekerheid is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met de in het eerste lid bedoelde som, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een geschikt geachte tijdsduur.

§ 3. Het voorschot of de zekerheid verschaft door een van de personen waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, dan wel door zijn verzekeraar, wordt geacht te zijn verschaft door al deze personen.

§ 4. La somme avancée et la garantie peuvent être utilisées pour le financement par l'autorité compétente, de l'exécution des mesures visées à l'article 7.6.4.

La somme avancée et la garantie sont exclusivement destinées à satisfaire les créances de l'autorité compétente et ne peuvent être saisies à la demande d'autres créanciers.

§ 5. Le jugement qui, postérieurement à l'avance ou à la constitution de la garantie, déclare la faillite, homologue le plan de réorganisation ou ordonne le transfert sous autorité de justice de celui qui a avancé la somme ou qui a fourni la garantie, est sans effet sur cette somme ou cette garantie.

Art. 7.6.6. Paiement des frais encourus par l'autorité compétente

§ 1. 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 7.6.4.

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.

§ 4. Het voorschot en de zekerheid mogen door de bevoegde overheid worden aangewend voor de bekostiging van de uitvoering van de in artikel 7.6.4 bedoelde maatregelen.

Het voorschot en de zekerheid zijn uitsluitend voor de vergoeding van de onkosten van de bevoegde overheid bestemd en zijn niet vatbaar voor beslag op verzoek van andere schuldeisers.

§ 5. Het vonnis dat na de verschaffing van het voorschot of de zekerheid het faillissement uitspreekt van degene die het voorschot of de zekerheid heeft verschaft, uitspraak doet over de aanvraag tot homologatie van diens reorganisatieplan of dat de overdracht onder gerechtelijk gezag beveelt, heeft voor het voorschot of de zekerheid geen gevolg.

Art. 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 7.6.4 uitgevoerde maatregelen.

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.

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.

Art. 7.6.7. Immobilisation, saisie et vente

§ 1. Dans l'exercice des compétences visées à l'article 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.

Dans le cas où l'autorité compétente présume avoir subi un dommage par la faute d'un navire, elle peut immobiliser et saisir d'office tout navire 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.

§ 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 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 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.

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

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.

Art. 7.6.7. Aanhouding, beslag en verkoop

§ 1. Bij de uitoefening van de in artikel 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.

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.

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 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 schip 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.

§ 4. Ingeval het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd door

son propriétaire respectif, l'autorité compétente peut procéder à sa vente.

À 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 ;

2°) sur le site web du Registre naval belge ;

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.

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.

§ 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.

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:

1°) in het Belgisch Staatsblad;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

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.

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 binnen 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.

§ 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 ;

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 7.6.3 ;

4° les dommages causés lors de l'exercice des compétences visées à l'article 7.6.4 ;

5° les frais visés à l'article 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.

Chapitre 2 – Zone économique exclusive

Art.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.

En aucun cas, le propriétaire inscrit et l'exploitant visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.

Art. 7.6.9. Interprétation

Ce chapitre est interprété conformément à la Convention WRC.

§ 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;

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 7.6.3 bedoelde verplichtingen;

4° schade berokkend bij de uitoefening van de in artikel 7.6.4 bedoelde bevoegdheden;

5° de onkosten bedoeld in artikel 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.

Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone

Art.7.6.8. WRC-Verdrag

De rechtstreeks werkende bepalingen van het WRAC-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.

In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde geregistreerde eigenaar en de exploitant gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

Art. 7.6.9. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het WRC-Verdrag.

Art. 7.6.10. Autre réglementation

Le présent titre s'applique sans préjudice 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.

Art. 7.6.11. Pouvoirs de l'autorité compétente

§ 1. L'autorité compétente exerce tous les pouvoirs que la Convention WRC octroie à l'État 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.

Art. 7.6.12. Mesures de saisie et de coercition

Ni le respect par le propriétaire inscrit et l'exploitant de leurs obligations respectives ni l'exercice par l'autorité compétente de ses pouvoirs ne peuvent être empêchés par une quelconque mesure de saisie ou de coercition.

Article 7.6.13. Déclaration des épaves

§ 1. 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'État affecté. Dès que le capitaine ou l'exploitant du navire 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.

Art. 7.6.10. Andere regelgeving

Deze titel geldt onverminderd 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. 7.6.11. 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.

§ 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.

Art. 7.6.12. Beslag- en dwangmaatregelen

De naleving door de geregistreerde eigenaar en de exploitant van hun respectieve verplichtingen, noch de uitoefening door de bevoegde overheid van haar bevoegdheden, kan worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.

Artikel 7.6.13. 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.

§ 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. 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'État 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 ;

2° le type, les dimensions et la construction de l'épave ;

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

5° la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

Article 7.6.14. Action directe

§ 1. Toute demande de remboursement de frais découlant du présent chapitre peut être formulée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit en vertu de l'article 12.1 de la Convention WRC ou de l'article 3.2.9, § 3, ou 3.2.17, § 3, du présent code. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 12.1 de la Convention WRC ou à l'article 3.2.9, § 3, ou 3.2.17, § 3, du présent code. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du

§ 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;

2° het type, de omvang en constructie 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

5° de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.

Artikel 7.6.14. Rechtstreekse vordering

§ 1. Elke vordering tot vergoeding van kosten die voortvloeit uit dit hoofdstuk kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar krachtens artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 3.2.9, § 3 of 3.2.17, § 3 van dit wetboek. In een dergelijk geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen waarop de geregistreerde eigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van aansprakelijkheid uit hoofde van een van toepassing zijnde nationale of internationale regeling. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 3.2.9, § 3 of 3.2.17, § 3 van dit wetboek in stand moet

propriétaire inscrit ; mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

En le cas visé au paragraphe 1er, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 12.1 de la Convention WRC ou à l'article 3.2.8, § 3, ou 3.2.14, § 3, du présent code.

De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit ; mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

Article 7.6.15. Enlèvement des biens autres que des épaves

L'enlèvement dans la zone économique exclusive de biens, autres que les épaves visées à l'article 1.4 de la Convention WRC qui constituent un danger

worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat het maritieme ongeval veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar; maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de geregistreerde eigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft evenwel het recht te vorderen dat de geregistreerde eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

§ 2. In het in paragraaf 1 bedoelde geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen waarop de geregistreerde eigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van aansprakelijkheid uit hoofde van een van toepassing zijnde nationale of internationale regeling. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 3.2.8, § 3 of 3.2.14, § 3 van dit wetboek in stand moet worden gehouden.

De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat het maritieme ongeval veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar; maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de geregistreerde eigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft evenwel het recht te vorderen dat de geregistreerde eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

Artikel 7.6.15. Opruiming van andere zaken dan wrakken

Op de opruiming in de exclusieve economische zone van andere zaken dan wrakken bedoeld in artikel 1.4 van het WRC-Verdrag, die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het

direct ou indirect pour le milieu marin est soumis à l'application par analogie des articles 7.6.1 à 7.6.7.

Titre 7 – Enquêtes

Art.7.7.1. Directive 2009/18/CE

Ce titre prévoit une transposition partielle 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.

Art. 7.7.2. Notions

Dans ce titre, on entend par :

1° organisme d'enquête compétent" : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace Economique 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;

2°"bateau de navigation intérieure", en dérogation de l'article 1.1.3,§1,9° : 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 passsagers destiné à transporter des 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;

mariene milieu, zijn de artikelen 7.6.1 tot 7.6.7 van overeenkomstige toepassing.

Titel 7 – Onderzoeken

Art. 7.7.1. Richtlijn 2009/18/EG

Deze titel voorziet in de gedeeltelijke omzetting 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.

Art. 7.7.2. Begrippen

In deze titel 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 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;

2° "binnenschip", in afwijking van artikel 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;

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 $\Delta^{0,1667}$ " Δ" 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 :

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

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

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

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

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 $\Delta^{0,1667}$, waarbij "Δ" 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 aërodynamische 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:

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

c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van 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

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;

6° "ernstig scheepvaartongeval": een scheepvaartongeval dat niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval wordt beschouwd en dat ten gevolge van een brand, een ontploffing, een

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

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;

7° " accident de navigation très grave " : un accident de navigation ayant entraîné :

a) la perte totale du navire de mer ; ou

b) des pertes en vies humaines ; ou

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;

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;

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

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;

7° "zeer ernstig scheepvaartongeval": een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft:

a) het volledig verlies van het zeeschip; of

b) het verlies van mensenlevens; of

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;

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;

11° " blessures graves " : des blessures subies par une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de septante-deux heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

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;

12° Etat ayant d'importants intérêts en jeu " : un Etat :

12° "Staat die een aanzienlijk belang heeft": een Staat:

a) qui est l'Etat du pavillon du navire de mer faisant l'objet de l'enquête ;ou

a) die de vlagstaat is van het zeeschip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt; of

b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation ; ou

b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden; of

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) 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) 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) 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) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat ; ou

e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze Staat; of

f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête ; ou

f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek; of

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) 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) 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) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat;

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 :

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;

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;

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;

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:

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;

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;

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;

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.

Art. 7.7.3. Application matérielle et spatiale

§ 1. Ce titre s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :

1° impliquent des navires de mer belges ; ou

2° surviennent dans les zones maritimes belges ; ou

3° mettent en jeu d'autres intérêts importants de la Belgique.

§ 2. Ce titre ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement :

1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;

4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;

5° des unités fixes de forage au large.

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.

Art. 7.7.3. Materiële en ruimtelijke toepassing

§ 1. Deze titel is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

1° waarbij Belgische zeeschepen zijn betrokken; of

2° die zich voordoen in de Belgische maritieme zones; of

3° die andere aanzienlijke belangen van België raken.

§ 2. Deze titel is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken:

1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;

2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -schepen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;

4° vissersschepen met een lengte van minder dan 15 meter;

5° vaste booreilanden.

Art. 7.7.4. Objectifs

§ 1. Ce titre a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires de mer, de réduire ainsi les risques d'accidents de navigation et d'incidents à l'avenir :

1° en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents de navigation et des incidents, afin d'en déterminer les causes;

2° en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives;

3° en veillant à ce qu'il soit vérifié s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et en examinant les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

§ 2. L'enquête de sécurité effectuée en vertu de ce titre n'a pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

Art. 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).

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. 7.7.6. Institution de l'OFEAN

Art. 7.7.4. Doelstellingen

§ 1. Deze titel heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door zeeschepen te voorkomen en dusdoende de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door:

1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en incidenten te bevorderen, teneinde de oorzaken ervan vast te stellen;

2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;

3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken ten einde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

§ 2. Het veiligheidsonderzoek uit hoofde van deze titel dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag.

Art. 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.

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. 7.7.6. Inrichting van de FOSO

§ 1. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.

Le ministre compétent pour la mobilité maritime veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.

§ 2. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

Art. 7.7.7. Compétences de l'OFEAN

§ 1. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation et les incidents, visés à l'article 7.7.3. A moins que le présent titre n'en dispose autrement, l'enquête de sécurité est réalisée conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et au code de l'OMI des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, l'OFEAN est compétent pour examiner la façon dont les personnes physiques, les personnes morales ou les autorités, dont les actes ou les négligences ont contribué, selon l'OFEAN, à la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident, ont suivi les recommandations de sécurité. L'OFEAN peut examiner les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement de recommandations de sécurité additionnelles.

L'OFEAN rend compte au moins une fois par an par écrit de l'examen visé à l'alinéa 1er à la Chambre des représentants selon les modalités déterminées par le Roi.

§ 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de organisatie, de samenstelling en de werking van de FOSO en de bekwaamheden van het personeel van de FOSO.

De minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit staat in voor de goede werking van de FOSO.

§ 2. Bij de uitoefening van hun taken zijn de personeelsleden van de FOSO en de extern aangestelde deskundigen, wat betreft de door hen verkregen informatie, onderworpen aan het beroepsgeheim.

Art. 7.7.7. Bevoegdheden van de FOSO

§ 1. De FOSO is bevoegd om veiligheidsonderzoeken in te stellen naar de scheepvaartongevallen en incidenten bedoeld in artikel 7.7.3. Tenzij anders bepaald in deze titel, wordt het veiligheidsonderzoek uitgevoerd in overeenstemming met de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en de IMO-Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 is de FOSO bevoegd om te onderzoeken hoe de betrokken natuurlijke personen, rechtspersonen of overheden, waarvan het handelen of nalaten blijkens het oordeel van de FOSO heeft bijgedragen tot het ontstaan van het scheepvaartongeval of incident, de veiligheidsaanbevelingen hebben opgevolgd. De FOSO kan de genomen herstelmaatregelen onderzoeken ten einde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

De FOSO rapporteert ten minste één maal per jaar schriftelijk over het in het eerste lid bedoelde onderzoek aan de Kamer van volksvertegenwoordigers op de door de Koning bepaalde wijze.

§ 3. L'OFEAN peut étendre les activités qui lui sont confiées à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité de la navigation, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou normatives.

L'OFEAN peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente loi avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de navigation et des incidents, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

Art. 7.7.8. Obligation d'enquête

§ 1. L'OFEAN effectue une enquête de sécurité après un accident de navigation très grave :

1° impliquant un navire de mer belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation;

2° survenant dans les zones maritimes belges quel que soit le pavillon du navire de mer impliqué dans l'accident de navigation;

3° touchant d'importants intérêts de la Belgique, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ou le pavillon du navire de mer impliqué.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation grave, l'OFEAN effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Lorsque l'OFEAN décide sur la base de l'évaluation préalable de ne pas effectuer d'enquête de sécurité après un accident grave, il envoie sa décision motivée au ministre compétent pour la mobilité maritime et à la Commission européenne.

§ 3. De FOSO mag de haar toevertrouwde taken uitbreiden tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot de scheepvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden met zich brengen.

De FOSO mag haar taken uit hoofde van deze titel combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan scheepvaartongevallen en incidenten, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Art. 7.7.8. Onderzoeksverplichting

§ 1. De FOSO stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval:

1° waarbij een Belgisch zeeschip is betrokken, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval;

2° in de Belgische maritieme zones, ongeacht de vlag van het zeeschip dat bij het scheepvaartongeval betrokken is;

3° waarbij België een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of de vlag van het betrokken zeeschip.

§ 2. De FOSO verricht bij een ernstig scheepvaartongeval een voorafgaande beoordeling ten einde te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

Wanneer de FOSO op basis van de voorafgaande beoordeling beslist geen veiligheidsonderzoek naar een ernstig ongeval te verrichten, zendt ze haar met redenen omkleed besluit toe aan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit en aan de Europese Commissie.

Dans le cas de tout accident de navigation ou incident autre que celui visé aux paragraphe 1er ou 2, l'OFEAN décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

§ 4. Dans les décisions visées au paragraphe 2, alinéa 2 et au paragraphe 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident de navigation ou de l'incident, du type de navire de mer et/ou de cargaison, et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité soient susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs.

Art. 7.7.9. Conduite de et participation à l'enquête de sécurité

§ 1. En principe, chaque accident de navigation ou incident ne fait l'objet que d'une seule enquête.

Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents, parmi lesquels l'OFEAN, celui-ci coopère avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'organisme d'enquête compétent qui conduit l'enquête de sécurité. L'OFEAN met tout en œuvre pour s'accorder sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, les organismes d'enquête compétents d'autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'OFEAN. L'OFEAN prend en considération le point de vue des organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

§ 3. In het geval van een ander scheepvaartongeval of incident dan bedoeld in de paragrafen 1 of 2, beslist de FOSO of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

§ 4. Bij de beslissingen bedoeld in paragraaf 2, tweede lid en paragraaf 3, houdt de FOSO rekening met de ernst van het scheepvaartongeval of incident, het type zeeschip en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten.

Art. 7.7.9. Leiding van en deelname aan het veiligheidsonderzoek

§ 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.

L'OFEAN limite la conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident de navigation ou incident strictement aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, l'OFEAN notifie à la Commission européenne les motifs de telles enquêtes parallèles. L'OFEAN coopère avec les organismes d'enquête compétents conduisant des enquêtes de sécurité parallèles. En particulier, l'OFEAN échange toutes informations pertinentes collectées lors de son enquête avec les organismes d'enquête de sécurité compétents concernés, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.

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.

L'OFEAN s'abstient de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité.

De FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, l'OFEAN demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 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. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi et du droit international, l'OFEAN peut, au cas par cas, déléguer à un autre organisme d'enquête compétent, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

§ 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 veiligheidsonderzoek, per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.

§ 4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident de navigation ou un incident, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'OFEAN si l'accident de navigation ou l'incident est survenu dans les zones maritimes belges ou, si celui-ci est survenu en pleine mer et si la Belgique est le dernier pays visité par le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse. L'OFEAN reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of het 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. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents parmi lesquels l'OFEAN, le coût des activités de celui-ci n'est pas imputé.

§ 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.

Dans les cas où l'OFEAN ne participe pas à l'enquête de sécurité et où il est fait appel à son assistance, l'OFEAN convient du remboursement des frais avec les organismes d'enquête compétents associés à l'enquête de sécurité.

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. Si l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, il détermine la portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité en collaboration avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre les objectifs visés à l'article 7.7.4 et de manière à prévenir des accidents de navigations ou incidents futurs.

§ 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 7.7.4 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.

§ 7. La coopération de l'OFEAN à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant de ce titre qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête.

Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participe l'OFEAN, ce dernier peut décider de ne pas mener d'enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

§ 8. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'OFEAN suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 4, c) du règlement AESM. Les enquêteurs de l'OFEAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

§ 9. L'OFEAN commence dès que possible l'enquête de sécurité et, en tout état de cause, dans les deux mois après la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident.

Art. 7.7.10. Participation des marins

Lorsque, conformément à l'article 7.7.8, § 1er, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC. ».

Art. 7.7.11. Contribution à l'OFEAN

§ 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.

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.

§ 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. 7.7.10. Betrokkenheid van zeevarenden

Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 7.7.8, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag.

Art. 7.7.11. De FOSO-bijdrage

§ 1. Une contribution est due à l'OFEAN en vue de couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement.

La contribution visée à l'alinéa 1er est due par les exploitants de navires de mer belges et par les exploitants de navires de mer sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.

§ 2. La contribution des exploitants d'un navire de mer belge est due chaque année civile.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire de mer belge.

La contribution des exploitants s'élève à 0,013 euro par jauge brute du navire de mer belge dont ils sont les exploitants au 1er janvier de l'année civile où la contribution annuelle est due.

La contribution annuelle des exploitants, visée à l'alinéa 1er, est arrondie à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Le montant est arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

La contribution annuelle des exploitants est de minimum 25 euros et de maximum 1 500 euros par navire belge de mer dont ils sont exploitants.

§ 3. La contribution d'un navire de mer sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge est calculée selon la formule suivante :

(250 000 – BE)/AN où

BE = contribution totale des exploitants de navires de mer belges visée au paragraphe 2, alinéa 3.

§ 1. Met het oog op de dekking van oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO is aan de FOSO een bijdrage verschuldigd.

De bijdrage bedoeld in het eerste lid is verschuldigd door de exploitanten van Belgische zeeschepen en door de exploitanten van vreemde zeeschepen die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aanlopen.

§ 2. De bijdrage van de exploitanten van een Belgisch zeeschip is elk kalenderjaar verschuldigd.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het Belgisch zeeschip.

De bijdrage van de exploitanten bedraagt 0,013 euro per brutotonnenmaat van het Belgisch zeeschip waarvan zij de exploitant zijn op 1 januari van het kalenderjaar waarin de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedoeld in het eerste lid wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het bedrag wordt naar onder op de euro afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig cent.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedraagt minimaal 25 euro en maximaal 1500 euro per Belgisch zeeschip waarvan zij exploitant zijn.

§ 3. De bijdrage van een vreemd zeeschip dat de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aanloopt wordt berekend volgens de volgende formule:

(250.000 – BE)/JA waarbij

BE = totale bijdrage van exploitanten van Belgische zeeschepen bedoeld in § 2, derde lid.

AN = nombre total d'escales de navires de mer sous pavillon étranger dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge durant la période du 1er octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours où la contribution est

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire de mer sous pavillon étranger.

§ 4. Les montants visés au paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et au paragraphe 3 sont indexés annuellement selon la formule suivante :

Montant multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice est l'indice santé applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1er.

L'indice de départ est l'indice santé du mois de novembre 2016.

Le résultat obtenu pour les montants visés au paragraphe 2, alinéa 5, et § 3, est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphes 2 et 3.

L'OFEAN envoie les avis de perception de la contribution visée à l'alinéa 1er aux redevables de la contribution à partir du 1er octobre de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis par l'OFEAN.

En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, le ministre compétent pour la mobilité maritime peut conclure un accord de coopération avec l'autorité du port concernée.

JA = totaal aantal aanlopen van vreemde zeeschepen in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik Oostende en Zeebrugge in de periode van 1 oktober van het vorige kalenderjaar tot 30 september van het lopende kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het zeeschip onder vreemde vlag.

§ 4. De bedragen bedoeld in paragraaf 2, derde en vijfde lid, en in paragraaf 3, worden jaarlijks geïndexeerd volgens de volgende formule:

Bedrag vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag wordt aangepast overeenkomstig het eerste lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van november 2016.

Het bekomen resultaat voor de bedragen bedoeld in paragraaf 2, vijfde lid, en paragraaf 3, wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

§ 5. De FOSO is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3.

De FOSO zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in het eerste lid aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 oktober van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is. De bijdrage is uitvoerbaar binnen 30 dagen na het verzenden van de aanslag door de FOSO.

Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in paragraaf 3 kan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit met het betrokken

§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.

Le nombre d'escales par navire de mer individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un « pilotage exemption certificate » à délivrer par la région compétente, que le navire de mer soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.

Art. 7.7.12. Rapport annuel

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'OFEAN remet un rapport annuel au ministre compétent pour la mobilité maritime, à la Chambre des représentants et aux parlements des Régions dans lequel il rend compte de son fonctionnement et des enquêtes de sécurité qu'il a effectuées l'année précédente, des recommandations de sécurité qui ont été formulées et des mesures correctives qui ont été prises à la suite de recommandations de sécurité antérieures.

L'OFEAN met ce rapport annuel à la disposition du public par voie électronique.

Art. 7.7.13. Obligations de déclaration

§ 1. Le MIK, toute autorité et tout membre du personnel d'une autorité qui, dans l'exercice de ses fonctions, a connaissance d'un accident de navigation ou d'un incident, en informe immédiatement l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

havenbestuur een samenwerkingsovereenkomst sluiten.

§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt elk schip/haven raakvlak als een aanloop van een haven beschouwd.

Het aantal aanlopen per individueel zeeschip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar die nodig zijn voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen "pilotage exemption certificate", ongeacht of het zeeschip loodsplichtig is of niet.

Art. 7.7.12. Jaarverslag

Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de FOSO bij de minister bevoegd voor demaritieme mobiliteit, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de Gewesten een jaarverslag in waarin verantwoording wordt afgelegd over de werking van de FOSO en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar door de FOSO zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

De FOSO maakt dit jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek.

Art. 7.7.13. Meldingsplichten

§ 1. Het MIK, iedere overheid en ieder personeelslid van de overheid dat in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt dit onverwijld aan de FOSO en verstrekt aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire de mer belge, le capitaine, le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire de mer le notifie immédiatement à l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire de mer belge et d'autres navires, l'OFEAN le notifie immédiatement à l'Etat du pavillon de l'autre navire de mer impliqué dans l'accident de navigation.

§ 3. Si l'OFEAN effectue une enquête de sécurité sur un accident de navigation ou un incident, il le notifie immédiatement aux organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

Art. 7.7.14. Coopération avec d'autres organismes d'enquête

§ 1. Si, conformément à l'article 7.7.9, l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, l'OFEAN peut autoriser à la demande d'un organisme d'enquête d'un Etat ayant d'importants intérêts en jeu qu'un ou plusieurs représentants de l'organisme d'enquête compétent y participent. L'OFEAN peut adresser une requête pareille aux organismes d'enquête compétents responsables de l'enquête de sécurité, si la Belgique est un Etat ayant d'importants intérêts en jeu.

Les représentants visés à l'alinéa 1er peuvent se faire assister par des experts.

In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch zeeschip betrokken is, meldt de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit zeeschip dit dadelijk aan de FOSO en verstrekt hij aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

§ 2. In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch zeeschip en andere zeeschepen betrokken zijn, meldt de FOSO dit onverwijld aan de vlagstaat van het andere bij het scheepvaartongeval betrokken zeeschip.

§ 3. Indien de FOSO een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of incident meldt de FOSO dit onverwijld aan de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben.

Art. 7.7.14. Samenwerking met andere bevoegde onderzoeksinstanties

§ 1. Indien de FOSO overeenkomstig artikel 7.7.9 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is, kan de FOSO op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een Staat die een aanzienlijk belang heeft toestaan dat één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. De FOSO kan een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een Staat is die een aanzienlijk belang heeft.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, kunnen zich door deskundigen laten bijstaan.

Les représentants et experts visés aux alinéas 1er et 2 ont accès aux données et informations recueillies lors de l'enquête de sécurité, à condition qu'ils s'engagent à être discrets et qu'ils ne soient pas tenus dans les Etats ou pays qu'ils représentent d'accorder une plus grande publicité aux données que celle prévue par le présent titre. Ils fournissent à l'OFEAN toutes les informations pertinentes qu'ils ont en leur possession.

De vertegenwoordigers en deskundigen bedoeld in het eerste en tweede lid, hebben toegang tot de tijdens het veiligheidsonderzoek vergaarde gegevens en informatie, mits zij zich tot geheimhouding verplichten en zij in de Staten of landen die zij vertegenwoordigen, niet tot een ruimere openbaarheid van gegevens zijn gehouden dan die waarin deze titel voorziet. Zij verstrekken aan de FOSO alle relevante informatie die zij ter beschikking hebben.

§ 2. L'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité effectuée en dehors de la Belgique par un organisme d'enquête compétent.

§ 2. De FOSO mag deelnemen aan een veiligheidsonderzoek buiten België dat wordt ingesteld door een bevoegde onderzoeksinstantie.

Art. 7.7.15. Gestion des biens concernés

L'OFEAN fixe, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi, les modalités pour :

Art. 7.7.15. Beheer van betrokken zaken

De FOSO bepaalt, in voorkomend geval in overleg met de aangezochte onderzoeksrechter, de nadere regels voor:

1° la mise à disposition et la conservation, ou non, par l'OFEAN des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident pour la durée de l'enquête de sécurité ou aussi longtemps que l'OFEAN, visé à l'article 7.7.6, § 2, le juge nécessaire;

1° het al dan niet ter beschikking stellen en houden van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken door de FOSO voor de duur van het veiligheidsonderzoek of voor een duur die zo lang of zo kort is als de FOSO bedoeld in artikel 7.7.6, § 2, nodig oordeelt;

2° la conservation des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

2° het bewaren van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

3° la restitution des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

3° de teruggave van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

4° la destruction des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité pour des raisons de sécurité ou de santé publique;

4° het vernietigen van de bij scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen om redenen van veiligheid of volksgezondheid;

5° la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident en vue d'une enquête complémentaire par l'OFEAN.

5° het opnieuw ter beschikking krijgen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken voor bijkomend onderzoek door de FOSO;

13° demander l'aide des autorités concernées de l'état fédéral, notamment les contrôleurs de la navigation et du MIK.

Art. 7.7.18. Obligations de collaboration

§ 1. Chacun est tenu de fournir à un enquêteur, dans le délai raisonnable que celui-ci a fixé, toute collaboration que ce dernier peut raisonnablement exiger lors de l'exercice de ses compétences.

Si la personne qui communique des informations en fait la demande, celles-ci ne sont pas rendues publiques.

§ 2. Les enquêteurs et les experts externes prennent les mesures nécessaires pour garantir l'anonymat des témoins d'un accident de navigation si ceux-ci en font la demande.

Art. 7.7.19. Confidentialité

§ 1. Sans préjudice des dispositions 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'OFEAN s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OFEAN ne décide qu'un intérêt public supérieur en justifie la divulgation :

1° toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'OFEAN au cours de l'enquête de sécurité;

2° documents révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;

3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident de navigation ou l'incident qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

13° het beroep doen op ondersteuning door de betrokken federale overheden, waaronder de scheepvaartcontroleurs en het MIK.

Art. 7.7.18. Medewerkingsplichten

§ 1. Eenieder is verplicht aan een onderzoeker, binnen de door hem gestelde redelijke termijn, alle medewerking te verlenen die deze bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen.

Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

§ 2. De onderzoekers en de externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.

Art. 7.7.19. Vertrouwelijkheid

§ 1. Onverminderd de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, zorgt de FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de FOSO beslist dat met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;

2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;

3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

§ 2. Les projets de rapport visés à l'article 7.7.23 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

Art. 7.7.20 Destruction ou disparition d'information

Il est interdit, après un accident de navigation ou un incident, de détruire ou de faire disparaître des informations y relatives.

Art. 7.7.21. Rapportage

§ 1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu du présent titre donnent lieu à la publication d'un rapport, accessible au public via un site web, présenté selon un modèle défini par l'OFEAN et conformément au contenu défini par le Roi.

L'OFEAN peut décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de navigation très grave ou grave, selon le cas, et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs donne lieu à la publication d'un rapport simplifié, accessible au public via un site internet.

§ 2. L'OFEAN met tout en oeuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur de la navigation, les rapports visé au paragraphe 1er, y compris ses conclusions et toute recommandation de sécurité éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident de navigation ou de l'incident. S'il est impossible de présenter le rapport visé au paragraphe 1er dans ce délai, un rapport intermédiaire, accessible au public via un site web, est établi dans les douze mois qui suivent la date de l'accident de navigation.

§ 2. De ontwerprapporten bedoeld in artikel 7.7.23 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door de FOSO zijn niet openbaar.

Art. 7.7.20. Vernietiging of verdwijning van informatie

Het is verboden om na een scheepvaartongeval of incident desbetreffende informatie te vernietigen of te laten verdwijnen.

Art. 7.7.21. Verslaggeving

§ 1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze titel wordt verricht, wordt in de door de FOSO bepaalde vorm en overeenkomstig de door de Koning bepaalde inhoud een verslag bekendgemaakt, dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

De FOSO kan over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig dan wel ernstig scheepvaartongeval waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of incidenten, besluiten om een vereenvoudigd verslag bekend te maken, dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

§ 2. De FOSO doet al het mogelijke om de in paragraaf 1 bedoelde verslagen, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele veiligheidsaanbevelingen, binnen twaalf maanden vanaf de dag van het scheepvaartongeval of incident voor het publiek beschikbaar te maken, en met name voor de scheepvaartsector. Indien het niet mogelijk is het verslag bedoeld in paragraaf 1 binnen die termijn beschikbaar te maken, wordt binnen twaalf maanden na de dag van het scheepvaartongeval een tussentijds verslag opgesteld, dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

§ 3. L'OFEAN envoie une copie du rapport, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire, visés aux paragraphes 1er et 2, à la Commission européenne, au ministre compétent pour la mobilité maritime et aux parties concernées. L'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, visés au paragraphe 1er, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité de ces rapports de la manière la mieux à même d'atteindre les objectifs visés à l'article 7.7.4.

Art. 7.7.22. Preuve dans d'autres procédures de droit

Les rapports de l'OFEAN visés à l'article 7.7.23, § 1er et § 2, et les recommandations de sécurité ne peuvent pas être utilisées comme preuve dans le cadre d'une procédure pénale, disciplinaire ou civile.

Un enquêteur et un expert externe ne peuvent pas être convoqués comme témoin ou expert dans le cadre d'une procédure judiciaire relative à un accident de navigation ou un incident si respectivement l'enquêteur de l'OFEAN out l'expert externe sont associés ou ont été associé à l'enquête de sécurité.

Art. 7.7.23. Recommandations de sécurité

§ 1er. S'il y a lieu, l'OFEAN formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.

Les recommandations de sécurité formulées par l'OFEAN sont dûment prises en considération par leurs destinataires qui, le cas échéant ; ces derniers assurent un suivi adéquat conformément au droit belge en vigueur, au droit de l'Union européenne et au droit international.

§ 3. De FOSO zendt aan de Europese Commissie, aan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit en aan de betrokken partijen een afschrift toe van het verslag, het vereenvoudigde verslag of het tussentijdse verslag, bedoeld in de paragrafen 1 en 2. Ter verbetering van de kwaliteit van de in paragraaf 1 bedoelde verslagen op de wijze die het meest geschikt is ten einde de in artikel 7.7.4 bedoelde doelstellingen te verwezenlijken, houdt de FOSO, ongeacht de bevindingen ten gronde, rekening met de desgevallend door de Commissie bij deze verslagen gemaakte technische opmerkingen.

Art. 7.7.22. Bewijs in andere rechtsprocedures

De verslagen van de FOSO bedoeld in artikel 7.7.23, § 1 en 2, en de veiligheidsaanbevelingen kunnen niet als bewijs worden gebruikt in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure.

Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure betreffende een scheepvaartongeval of incident bij het veiligheidsonderzoek waarvan de onderzoeker van de FOSO respectievelijk de externe deskundige betrokken zijn of geweest zijn.

Art. 7.7.23. Veiligheidsaanbevelingen

§ 1. De FOSO doet, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

Met de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht; deze laatsten geven er, waar nodig, een passend gevolg aan overeenkomstig het Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.

§ 2. En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident de navigation ou d'un incident.

Art. 7.7.24. Information de la Commission européenne

§ 1. Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'OFEAN, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union européenne pour prévenir d'autres accidents de navigation, informe sans tarder la Commission européenne, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.

§ 2. L'OFEAN notifie à la Commission européenne les accidents de navigation et incidents en respectant le modèle défini par le Roi. L'OFEAN communique en outre à la Commission européenne les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.

Art. 7.7.25. Traitement équitable des marins

Conformément à la législation en vigueur, il est tenu compte, en cas d'accident de navigation ou d'incident, des dispositions pertinentes des Directives de l'OMI sur le traitement équitable des marins en cas d'accident de mer.

LIVRE 8 – MISE EN APPLICATION

Titre 1 – Sanctions

Chapitre 1 – Dispositions générales

Section 1 – Degrés de sanction

Art. 8.1.1. Sanctions pénales et administratives

§ 2. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of incident bepaald of de schuldvraag beantwoord.

Art. 7.7.24. Informatieverstrekking aan de Europese Commissie

§ 1. Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te geven, brengt de FOSO, ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek, de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden genomen ten einde het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

§ 2. De FOSO brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en incidenten in de door de Koning beschreven vorm. De FOSO verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

Art. 7.7.25. Billijke behandeling van zeelieden

Overeenkomstig de toepasselijke wetgeving wordt in het geval van een scheepvaartongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

BOEK 8 - HANDHAVING

Titel 1 – Sancties

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 1 – Sanctiematen

Art. 8.1.1. Strafrechtelijke en administratieve sancties

§ 1. Les infractions décrites dans le présent code sont punies d'une sanction de niveau 1, 2, 3, 4, 5, 6 ou 7.

La sanction de niveau 1 consiste en une amende administrative de 10 à 200 euros.

La sanction de niveau 2 consiste soit en une amende pénale de 26 à 1000 euros, soit en une amende administrative de 26 à 1000 euros.

La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 50 à 5000 euros.

La sanction de niveau 4 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et une amende pénale de 500 à 30 000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 500 à 30 000 euros.

La sanction de niveau 5 consiste soit en une peine d'emprisonnement de cinq ans à quinze ans et une amende pénale de 5000 à 100 000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 5000 à 100 000 euros.

La sanction de niveau 6 consiste en une réclusion de vingt ans à perpétuité et une amende pénale de 5000 à 100.000 euros.

Le sanction de niveau 7 consiste soit en une amende de pénale de 250 000 euros à 1 000 000 euros, soit une amende administrative de 250 000 euros à 1 000 000 euros.

§ 2. Les décimes additionnels visés à l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales sont également applicables aux amendes administratives visées dans le présent code.

§ 1. De in dit wetboek omschreven inbreuken worden bestraft met een sanctie van niveau 1, 2, 3, 4, 6 of 7.

De sanctie van niveau 1 bestaat in een administratieve geldboete van 10 tot 200 euro.

De sanctie van niveau 2 bestaat in hetzij een strafrechtelijke geldboete van 26 tot 1.000 euro, hetzij een administratieve geldboete van 26 tot 1.000 euro.

De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 50 tot 5.000 euro.

De sanctie van niveau 4 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en een strafrechtelijke geldboete van 500 tot 30.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 500 tot 30.000 euro.

De sanctie van niveau 5 bestaat in hetzij een opsluiting van vijf jaar tot vijftien jaar en een strafrechtelijke geldboete van 5.000 tot 100.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 5.000 tot 100.000 euro.

De sanctie van niveau 6 bestaat uit een opsluiting van twintig jaar tot levenslang en een strafrechtelijke geldboete van 5.000 tot 100.000 euro.

De sanctie van niveau 7 bestaat in hetzij een strafrechtelijke geldboete van 250.000 tot 1.000.000 euro, hetzij een administratieve geldboete van 250.000 tot 1.000.000 euro.

§ 2. De opdeciemen bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdeciemen op strafrechtelijke geldboeten zijn eveneens van toepassing op de in dit wetboek bedoelde administratieve geldboeten.

L'autorité de sanction communique dans sa décision le coefficient de multiplication conformément à la loi précitée du 5 mars 1952 et mentionne le montant résultant de cette majoration.

De sanctionerende overheid maakt in haar beslissing melding van de vermenigvuldiging overeenkomstig de voormelde wet van 5 maart 1952 en vermeldt het bedrag dat van deze verhoging het gevolg is.

Art. 8.1.2. Sanctions disciplinaires

§ 1. Par dérogation à l'article 8.1.1, les fautes de discipline maritimes décrites à l'article 4.5.3, ainsi que le manquement aux devoirs professionnels visé à l'article 8.4.3 sont punis de l'une des sanctions disciplinaires suivantes :

1° une amende de minimum 100 euros et de maximum 12 500 euros, qui est versée au Trésor ;

2° l'avertissement ;

3° la réprimande ;

4° la suspension des brevets ou licences et la déchéance du droit, pour un terme ne dépassant pas les deux ans, de naviguer dans la fonction ;

5° le retrait des brevets ou licences et la déchéance définitive du droit de naviguer dans la fonction.

Le Conseil d'enquête maritime peut laisser à un officier un brevet ou une licence d'un grade inférieur à celui dont il était titulaire.

Le Conseil d'enquête maritime peut interdire au porteur d'un diplôme étranger d'exercer à bord des navires belges les fonctions que ce document lui permet de remplir.

§ 2. Pour les fautes de discipline maritimes décrites à l'article 4.5.3, l'amende maximale s'élève à 1000 euros. Si la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison a été mise en péril par ces transgressions, l'amende minimale s'élèvera à 300 euros.

Art. 8.1.2. Tuchtrechtelijke sancties

§ 1. In afwijking van artikel 8.1.1 worden de in artikel 4.5.3 omschreven scheepvaarttuchtvergrijpen, evenals de in artikel 8.4.3 bedoelde verzaking aan de beroepsplichten bestraft met een van de volgende tuchtstraffen:

1° een geldboete van minimum 100 euro en maximum 12.500 euro, die wordt gestort in de Schatkist;

2° de waarschuwing;

3° de vermaning;

4° de schorsing van diploma's of vergunningen en de ontzetting, voor een termijn van niet meer dan twee jaar, uit het recht om in de betrekking te varen;

5° de intrekking van diploma's of vergunningen en de definitieve ontzetting uit het recht om in de betrekking te varen.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan een officier een diploma of een vergunning laten behouden van een lagere graad dan die welke hij bezat.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan de houder van een buitenlands diploma ontzetten uit het recht om aan boord van Belgische schepen in de betrekking te varen welke deze akte hem toeliet te vervullen.

§ 2. Voor de in artikel 4.5.3 omschreven scheepvaarttuchtvergrijpen bedraagt de maximale geldboete 1000 euro. Ingeval de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading door die vergrijpen in gevaar werd gebracht bedraagt de minimale geldboete 300 euro.

§ 3. L'amende mentionnée au paragraphe 1er, 1°, peut être infligée en même temps qu'une autre sanction disciplinaire.

Section 2 – Sanctions pénales

Art. 8.1.3. Récidive

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation, la peine pourra être portée au double du maximum.

Le Chapitre V du Livre 1 du Code pénal n'est pas d'application.

Art. 8.1.4. Participation

Le Chapitre VII du Livre 1 du Code pénal est d'application.

Par dérogation à l'article 69 du Code pénal, la sanction à l'encontre des complices d'un crime ou d'un délit ne peut excéder deux tiers de celle qui leur serait appliquée, s'ils étaient les auteurs de ce crime ou délit.

Art. 8.1.5. Circonstances atténuantes

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite au-dessous du montant minimal porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 26 euros.

S'il existe des circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement peut être réduite conformément à l'article 85 du Code pénal.

Art. 8.1.6. Responsabilité civile

Les personnes qui, en vertu de l'article 1384 du Code civil, sont responsables des dommages-intérêts et des frais sont civilement responsables du paiement des amendes pénales auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.

§ 3. De geldboete vermeld onder § 1, 1° kan samen met een andere tuchtstraf worden opgelegd.

Afdeling 2 – Strafrechtelijke sanctionering

Art. 8.1.3. Herhaling

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een veroordeling, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hoofdstuk V van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing.

Art. 8.1.4. Deelneming

Hoofdstuk VII van Boek 1 van het Strafwetboek is van toepassing.

In afwijking van artikel 69 van het Strafwetboek, kan de straf voor medeplichtigen aan een misdaad of een wanbedrijf niet hoger zijn dan twee derden van die welke op hen zou worden toegepast, indien zij de daders van die misdaad of dat wanbedrijf waren.

Art. 8.1.5. Verzachtende omstandigheden

Indien verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot een bedrag onder het wettelijk minimum dat echter niet lager mag zijn dan 26 euro.

Ingeval verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, kan de gevangenisstraf worden verminderd overeenkomstig artikel 85 van het Strafwetboek.

Art. 8.1.6. 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 strafrechtelijke geldboeten waartoe hun aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.

Section 3 – Sanctions administratives

Art. 8.1.7. Personnes sanctionnables

Si l'infraction a été commise par un commandant, un membre de l'équipage ou un autre préposé, l'autorité de sanction peut :

1° infliger l'amende administrative, le cas échéant uniquement, à l'employeur ;

2° prendre la décision administrative de déclaration de culpabilité, le cas échéant uniquement, par rapport à l'employeur.

Art. 8.1.8. Récidive

En cas de récidive dans l'année qui suit une décision administrative ou judiciaire déclarant la culpabilité, une décision administrative imposant une amende administrative de niveau 1, 2, 3, 4, 5 ou 7 ou une condamnation judiciaire à une sanction de niveau 1, 2, 3, 4, 5 ou 7, le montant de l'amende administrative peut être porté au double du maximum.

Ce délai d'un an prend cours le jour où la décision administrative n'est plus susceptible de recours ou le jour où la décision judiciaire est coulée en force de chose jugée.

Art. 8.1.9. Concours

§ 1. En cas de concours de plusieurs infractions, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent cependant excéder le double du maximum de l'amende administrative la plus élevée.

§ 2. Quand un même fait constitue plusieurs infractions ou lorsque différentes infractions soumises simultanément à l'autorité de sanction constituent la manifestation successive et continue de la même intention délictueuse, seule l'amende administrative la plus lourde est infligée.

Afdeling 3 – Administratieve sanctionering

Art. 8.1.7. Sanctioneerbare personen

Ingeval de inbreuk werd gepleegd door een gezagvoerder, een bemanningslid of een andere aangestelde, kan de sanctionerende overheid:

1° de administratieve geldboete, desgevallend uitsluitend, aan de werkgever opleggen;

2° de administratieve beslissing tot schuldigverklaring, desgevallend uitsluitend, ten aanzien van de werkgever nemen.

Art. 8.1.8. Herhaling

In geval van herhaling binnen het jaar dat volgt op een administratieve of gerechtelijke beslissing tot schuldigverklaring, op een administratieve beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete van niveau 1, 2, 3, 4, 5 of 7 of op een gerechtelijke veroordeling tot een sanctie van niveau 1, 2, 3, 4, 5 of 7, kan het bedrag van de administratieve geldboete op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Deze termijn van een jaar vangt aan op de dag waarop de administratieve beslissing niet langer vatbaar is voor beroep of op de dag dat de gerechtelijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

Art. 8.1.9. Samenloop

§ 1. In geval van samenloop van meer dan één inbreuk worden de bedragen van de administratieve geldboeten samengevoegd zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de hoogste administratieve geldboete mogen overschrijden.

§ 2. Wanneer eenzelfde feit verscheidene inbreuken oplevert of wanneer verscheidene inbreuken die gelijktijdig aan de sanctionerende overheid worden voorgelegd de opeenvolgende en voortgezette uitvoering zijn van hetzelfde

Quand l'autorité de sanction constate que des infractions ayant antérieurement fait l'objet d'une décision infligeant une amende administrative définitive et d'autres faits dont elle est saisie et qui, à les supposer établis, sont antérieurs à ladite décision et constituent avec les premières infractions la manifestation successive et continue de la même intention délictueuse, elle tient compte, pour la fixation de l'amende administrative, des amendes administratives déjà infligées. Si celles-ci lui paraissent suffire à une juste répression de l'ensemble des infractions, elle se prononce sur la culpabilité et renvoie dans sa décision aux amendes administratives déjà infligées. Le total des amendes administratives infligées en application du présent article ne peut excéder le maximum de l'amende administrative la plus lourde.

misdadig opzet, wordt alleen de zwaarste administratieve geldboete uitgesproken.

Wanneer de sanctionerende overheid vaststelt dat inbreuken reeds het voorwerp waren van een beslissing tot oplegging van een definitieve administratieve geldboete, en andere feiten die bij haar aanhangig zijn en die in de veronderstelling dat zij bewezen zouden zijn, aan die beslissing voorafgaan en samen met de eerste inbreuken de opeenvolgende en voortgezette uitvoering zijn van een zelfde misdadig opzet, houdt zij bij de toemeting van de administratieve geldboete rekening met de reeds opgelegde administratieve geldboeten. Indien deze haar voor een juiste bestraffing van al de inbreuken voldoende lijken, spreekt zij zich uit over de schuldvraag en verwijst zij in haar beslissing naar de reeds opgelegde administratieve geldboeten. Het totaal van de administratieve geldboeten opgelegd met toepassing van dit artikel mag het maximum van de zwaarste administratieve geldboete niet te boven gaan.

Art. 8.1.10. Conséquence de sanctions antérieures

Pour la détermination du montant de l'amende, il ne peut être tenu compte d'une décision infligeant une amende administrative ou déclarant la culpabilité adoptée trois ans ou plus avant les faits.

Ce délai de trois ans commence à courir au moment où la décision est devenue exécutoire ou lorsque la décision judiciaire statuant sur le recours du contrevenant est coulée en force de chose jugée.

Art. 8.1.10. Gevolg van eerdere sanctionering

Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboete mag geen rekening gehouden worden met een beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete of tot schuldigverklaring die drie jaar of meer vóór de feiten is gewezen.

Deze termijn van drie jaar vangt aan op het ogenblik dat de beslissing uitvoerbare kracht heeft gekregen of wanneer de rechterlijke beslissing die zich uitspreekt over het beroep van de overtreder in kracht van gewijsde is gegaan.

Art. 8.1.11. Circonstances atténuantes

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite au-dessous du montant minimal porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 26 euros.

Art. 8.1.11. Verzachtende omstandigheden

Ingeval verzachtende omstandigheden voorhanden zijn kan de administratieve geldboete worden verminderd tot een bedrag onder het wettelijk minimum dat echter niet lager mag zijn dan 26 euro.

Art. 8.1.12. Sursis

§ 1. L'autorité de sanction peut décider que la décision d'imposer une amende administrative ne sera pas mise en œuvre, ou seulement en partie, pour autant que le contrevenant ne s'est pas vu infliger une amende administrative de niveau 2, 3, 4, 5 ou 7 n'a pas été condamné à une sanction pénale de niveau 2, 3, 4, 5 ou 7 durant les trois années qui précèdent la nouvelle infraction.

Toutefois, une sanction de niveau 1, 2, 3, 4, 5 ou 7 prononcée antérieurement pour des faits unis par une même intention délictueuse ne fait pas obstacle à l'octroi d'un sursis.

§ 2. L'autorité de sanction accorde le sursis par la même décision que celle par laquelle elle inflige l'amende.

La décision accordant ou refusant le sursis doit être motivée.

§ 3. Le délai d'épreuve ne peut être inférieur à une année ni excéder trois années, à compter de la date de la notification de la décision infligeant l'amende administrative ou à dater du jugement coulé en force de chose jugée.

§ 4. Le sursis est révoqué de plein droit en cas de nouvelle infraction commise pendant le délai d'épreuve et ayant entraîné l'application d'une amende administrative du même niveau ou d'un niveau supérieur à celui de l'amende administrative antérieurement assortie du sursis.

§ 5. Le sursis peut être révoqué en cas de nouvelle infraction commise pendant le délai d'épreuve et ayant entraîné l'application d'une amende administrative d'un niveau égal ou inférieur à celui de l'amende administrative antérieurement assortie du sursis.

§ 6. Le sursis est révoqué dans la même décision que celle par laquelle est infligée l'amende

Art. 8.1.12. Uitstel

§ 1. De sanctionerende overheid mag beslissen dat de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete niet of slechts gedeeltelijk ten uitvoer zal worden gelegd, voor zover aan de overtreder geen administratieve geldboete van niveau 2, 3, 4, 5 of 7 werd opgelegd of hij niet veroordeeld werd tot een strafsanctie van niveau 2, 3, 4, 5 of 7 tijdens de drie jaar die de nieuwe inbreuk voorafgaan.

Nochtans vormt een sanctie van niveau 1, 2, 3, 4 5 of 7 die eerder werd uitgesproken voor feiten die uit eenzelfde misdadig opzet voortvloeien, geen beletsel voor het verlenen van een uitstel.

§ 2. De sanctionerende overheid verleent het uitstel bij dezelfde beslissing als die waarbij zij de geldboete oplegt.

De beslissing waarbij het uitstel wordt toegestaan of geweigerd, moet met redenen worden omkleed.

§ 3. De proeftermijn mag niet minder zijn dan één jaar en niet meer dan drie jaar, te rekenen van de datum van de kennisgeving van de beslissing tot oplegging van de administratieve geldboete of van het vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 4. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen ingeval gedurende de proeftijd een nieuwe inbreuk wordt begaan die de toepassing met zich brengt van een administratieve geldboete van hetzelfde niveau of een hoger niveau dan de administratieve geldboete die tevoren gepaard ging met uitstel.

§ 5. Het uitstel kan worden herroepen ingeval gedurende de proeftijd een nieuwe inbreuk wordt begaan die de toepassing met zich brengt van een administratieve geldboete van een gelijk of lager niveau dan de administratieve geldboete die tevoren gepaard ging met uitstel.

§ 6. Het uitstel wordt herroepen bij dezelfde beslissing als die waarbij de administratieve

administrative pour la nouvelle infraction commise dans le délai d'épreuve.

La mention de la révocation du sursis dans la décision se fait tant lorsque la révocation a lieu de plein droit que dans le cas où elle est laissée à l'appréciation de l'autorité de sanction.

§ 7. L'amende administrative qui devient exécutoire par suite de la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.

Chapitre 2 – Sanctions des infractions

Section 1 – Conventions et actes internationaux

Art. 8.1.13. Infraction à l'article 1.2.4

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque commet une infraction aux décisions ayant été prises en application de l'article 1.2.4.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° quiconque enfreint une norme de produit prise en application de l'article 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°;

geldboete wordt opgelegd voor de nieuwe inbreuk die begaan is tijdens de proefperiode.

De vermelding van de herroeping van het uitstel in de beslissing geschiedt zowel ingeval de herroeping van rechtswege gebeurt, als ingeval zij ter beoordeling van de sanctionerende overheid wordt gelaten.

§ 7. De administratieve geldboete die uitvoerbaar wordt als gevolg van de herroeping van het uitstel wordt onbeperkt gecumuleerd met die welke wordt opgelegd wegens de nieuwe inbreuk.

Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken

Afdeling 1 – Internationale verdragen en akten

Art. 8.1.13. Inbreuk op artikel 1.2.4

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die een overtreding begaat van de besluiten die werden genomen bij toepassing van artikel 1.2.4.

§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft:

1° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel 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;

2° eenieder die opzettelijk aanzet tot het plegen van de inbreuk bepaald onder 1°;

3° quiconque enfreint une norme de produit prise en application de l'article 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 une négligence grave qui provoque 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.

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 – Navires

Art. 8.1.14. Infraction aux articles 2.1.8 à 2.1.17 et 2.1.22

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine et quiconque enfreignant les articles 2.1.8 à 2.1.17 ou les arrêtés d'exécution y afférents ;

2° le capitaine qui enfreint l'article 2.1.8, § 2, l'article 2.1.9, §§ 1er à 2, ou l'article 2.1.13, alinéa 2.

Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 2.1.8 à 2.1.16,

3° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel 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 grove nalatigheid die het lozen, uitstoten of storten van een hoeveelheid materie in de lucht, de grond of het water veroorzaakt, 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.

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.

Afdeling 2 – Schepen

Art. 8.1.14. Inbreuk op de artikelen 2.1.8 tot 2.1.17 en 2.1.22

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein en eenieder die de artikelen 2.1.8 tot 2.1.17 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

2° de kapitein die artikel 2.1.8, § 2, 2.1.9, § 1 tot 2, of 2.1.13, tweede lid overtreedt.

Er wordt echter geen gevangenisstraf opgelegd.

§ 2. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, eenieder die bij de toepassing van de artikelen 2.1.8 tot 2.1.16 wetens en willens foutieve

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 2.1.8 à 2.1.17 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. 8.1.15. Infraction aux articles 2.1.18 à 2.1.22

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint les articles 2.1.18 à 2.1.22 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 2.1.18 à 2.1.22, des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.

Art. 8.1.16. Infraction à l'article 2.2.4 ou 2.2.6

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° le capitaine ou le propriétaire d'un navire belge qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable, autre qu'un certificat de jaugeage Suez ou Panama ;

2° le capitaine ou le propriétaire d'un navire belge qui ne respecte pas l'obligation visée à l'article 2.2.6.

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 2.1.8 tot 2.1.17 opgelegde verplichting tot registratie, kunnen door de scheepvaartcontroleurs worden aanhouden tot die verplichting is nagekomen.

Art. 8.1.15. Inbreuk op de artikelen 2.1.18 tot 2.1.22

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 2.1.18 tot 2.1.22 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, eenieder die bij de toepassing van de artikelen 2.1.18 tot 2.1.22 wetens en willens foutieve informatie aan het Belgisch Scheepsregister bezorgt.

Art. 8.1.16. Inbreuk op de artikelen 2.2.4 of 2.2.6

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° de kapitein of de eigenaar van een Belgisch zeeschip dat niet voorzien is van een geldige meetbrief, andere dan een Suez- of Panamameetbrief;

2° de kapitein of de eigenaar van een Belgisch zeeschip die de in artikel 2.2.6 bedoelde verplichting niet naleeft.

Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

Art. 8.1.17. Infraction à l'article 2.2.10

Est puni d'une sanction de niveau 1 le capitaine ou son mandataire qui enfreint l'article 2.2.10.

Art. 8.1.18. Infraction à l'article 2.2.11 ou 8.2.27

Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque empêche ou entrave l'inspection visée à l'article 8.2.27, §§ 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 2.2.11.

Art. 8.1.19. Infraction aux articles 2.3.1 à 2.3.15, 8.2.28, 8.2.30 ou 8.2.58

§ 1. 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, 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 2.3.6 à 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

Er wordt echter geen gevangenisstraf opgelegd.

Art. 8.1.17. Inbreuk op artikel 2.2.10

Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, de kapitein of zijn lasthebber die artikel 2.2.10 overtreedt.

Art. 8.1.18. Inbreuk op de artikelen 2.2.11 of 8.2.27

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die de in artikel 8.2.27, § 1 en 2 bedoelde inspectie verhindert of belemmert;

2° eenieder die weigert in te gaan op de in artikel 2.2.11 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of nettotonnenmaat van het zeeschip.

Art. 8.1.19. Inbreuk op de artikelen 2.3.1 tot 2.3.15, 8.2.28, 8.2.30 of 8.2.58

§ 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;

2° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zonder een krachtens de artikelen 2.3.6 tot 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

l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque enfreint les articles 2.3.1 à 2.3.15, 8.2.28 ou 8.2.58, §§ 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.

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.

§ 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.

§ 4. Pour les infractions visées au présent article, aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est imposée.

Art. 8.1.20. Infraction à l'article 2.5.43

Sont punis d'une sanction de niveau 3 le commandant et quiconque, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt visé à l'article 2.5.43, s'oppose à sa mise en œuvre.

schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° eenieder die de artikelen 2.3.1 tot 2.3.15, 8.2.28 of 8.2.58, § 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.

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.

§ 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.

§ 4. Voor de in dit artikel bedoelde inbreuken wordt geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

Art. 8.1.20. Inbreuk op artikel 2.5.43

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de gezagvoerder en eenieder die, kennis hebbende van de beschikking, het vonnis of het arrest bedoeld in artikel 2.5.43, zich tegen de tenuitvoerlegging daarvan verzet.

Art. 8.1.21. Infractions au Règlement SRC

§ 1. 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 :

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.

§ 3. Pour les infractions visées au présent article, aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est imposée.

Section 3 – Armateurs

Art. 8.1.22. Infraction à l'article 3.2.4 ou 8.2.29

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 3.2.4 ou la décision d'expulsion visé à l'article 8.2.29.

Art. 8.1.23. Infraction aux articles 3.2.6 à 3.2.18

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention BUNKER, la Convention CLC, la Convention WRC ou les articles 3.2.6 à 3.2.18 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 3.2.14, § 4 ; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

Art. 8.1.21. 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.

§ 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

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.

Afdeling 3 – Reders

Art. 8.1.22. Inbreuk op de artikelen 3.2.4 of 8.2.29

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 3.2.4 of het verwijderingsbevel bedoeld in artikel 8.2.29 overtreedt.

Art. 8.1.23. Inbreuk op de artikelen 3.2.6 tot 3.2.18

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 artikelen 3.2.6 tot 3.2.18 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

L'alinéa 1er est d'application :

1° aux navires belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction ;

2° aux navires étrangers, si le navire touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.

Art. 8.1.24. Infraction aux articles 3.2.19 à 3.2.28

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 3.2.19 à 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 3.2.23, § 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 32.19 à 3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

L'alinéa 1er est d'application :

1° aux navires belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction ;

2° aux navires étrangers, si le navire touche ou quitte un port du territoire belge.

Art. 8.1.25. Infraction à l'article 3.2.42

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 3.2.42, §§ 1er à 4.

Art. 8.1.26 Infraction aux articles 3.3.1 à 3.3.5

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 3.3.1 à 3.3.5 ou les arrêtés

Het eerste lid is van toepassing op:

1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;

2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaats in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat.

Art. 8.1.24. Inbreuk op de artikelen 3.2.19 tot 3.2.28

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 artikelen 3.2.19 tot 3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 3.2.23, § 3 in een elektronisch register beschikbaar zijn;

2° eenieder die een schip exploiteert zonder de door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 3.2.19 tot 3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid.

Het eerste lid is van toepassing op:

1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;

2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt of verlaat.

Art. 8.1.25. Inbreuk op artikel 3.2.42

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 3.2.42, § 1 tot 4 overtreedt.

Art. 8.1.26 Inbreuk op de artikelen 3.3.1 tot 3.3.5

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 3.3.1 tot 3.3.5 of de

d'exécution y afférents. Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

Art. 8.1.27. Infraction aux articles 3.3.6 à 3.3.12

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles 3.3.6 à 3.3.12 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge ne peut pas prononcer la confiscation spéciale du navire en s'appuyant uniquement sur l'infraction précitée.

En cas de condamnation du transporteur, le juge peut toutefois imposer l'interdiction temporaire d'utiliser le navire ayant servi à commettre l'infraction en vue du transport ou de l'entreposage de marchandises par les eaux intérieures belges. Cette interdiction ne peut pas dépasser les deux ans et ne peut être inférieure à un mois.

L'interdiction commence à compter du jour où la condamnation contradictoire ou par défaut ayant force de chose jugée.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint la disposition du jugement ou de l'arrêt imposant une interdiction en application du § 2.

De plus, en cas de constatation du non-respect de l'interdiction fixée en vertu du § 2, les agents chargés du contrôle de la navigation sont habilités à immobiliser temporairement le navire concerné aux frais et risques du propriétaire, pour une durée égale à celle pendant laquelle l'interdiction n'a pas été respectée.

Section 4 – Personnes embarquées

Art. 8.1.28. Infraction à l'article 4.4.1

desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt. Er wordt echter geen gevangenisstraf opgelegd.

Art. 8.1.27. Inbreuk op de artikelen 3.3.6 tot 3.3.12

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 3.3.6 tot 3.3.12 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter niet uitsluitend op grond van voornoemde inbreuk de bijzondere verbeurdverklaring van het schip uitspreken.

Bij een veroordeling van de vervoerder kan de rechter wel het tijdelijk verbod opleggen om van het schip dat gediend heeft tot het plegen van het misdrijf met het oog op vervoer of opslag van goederen gebruik te maken op Belgische binnenwateren. Het verbod mag niet meer dan twee jaar en mag niet minder dan één maand duren.

Het verbod neemt een aanvang zodra de veroordeling op tegenspraak of bij verstek in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de beschikking van het vonnis of van het arrest waarbij een verbod wordt opgelegd met toepassing van § 2.

Tevens zijn, in geval van vaststelling van niet naleving van het krachtens § 2 vastgesteld verbod, de scheepvaartcontroleurs gerechtigd het betrokken schip, op kosten en risico van de scheepseigenaar, aan te houden voor een duurtijd gelijk aan deze tijdens welke het verbod niet werd nageleefd.

Afdeling 4 – Opvarenden

Art. 8.1.28. Inbreuk op de artikelen 4.4.1

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 4.4.1.

Par dérogation à l'article 8.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punies d'une amende administrative.

Art. 8.1.29. Infraction aux articles 4.4.2 à 4.4.3

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles 4.4.2 ou 4.4.3.

Art. 8.1.30. Infraction à l'article 4.5.1

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 4.5.1 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

Art. 8.1.31. Infraction répétée à l'article 4.5.3

Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme de l'équipage qui, durant un même voyage, commet à plusieurs reprises des fautes de discipline de navigation telles que visées à l'article 4.5.3.

Art. 8.1.32. Infraction à l'article 4.5.4

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.4.

Le minimum de l'amende pénal ou administrative est doublé à l'égard du commandant qui commet l'infraction pendant qu'il est chargé de la conduite du navire.

Art. 8.1.33. Infraction à l'article 4.5.5

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.5.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet l'infraction mentionnée au paragraphe 1er si les faits ont eu pour conséquence un incendie à bord.

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de bepalingen van artikel 4.4.1. overtreedt.

In afwijking van artikel 8.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

Art. 8.1.29. Inbreuk op de artikelen 4.4.2 en 4.4.3

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die bepalingen van artikel 4.4.2 of 4.4.3 overtreedt.

Art. 8.1.30. Inbreuk op artikel 4.5.1

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.1 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Art. 8.1.31. Herhaalde inbreuk op artikel 4.5.3

Met een sanctie van niveau 2 worden bestraft, de schepeling die zich tijdens éénzelfde reis schuldig maakt aan herhaalde scheepvaarttuchtvergrijpen als bepaald in artikel 4.5.3.

Art. 8.1.32. Inbreuk op artikel 4.5.4

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.4 overtreedt.

Ten aanzien van de gezagvoerder die de inbreuk begaat gedurende de tijd dat hij belast is met het voeren van het schip, wordt het bedrag van de minimale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.

Art. 8.1.33. Inbreuk op artikel 4.5.5

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.5 overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de in paragraaf 1 genoemde inbreuk begaat indien door die handelingen aan boord brand is ontstaan.

Art. 8.1.34. Infraction à l'article 4.5.6 ou 4.5.7

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 4.5.6 ou 4.5.7.

Art. 8.1.35. Infraction à l'article 4.5.8

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.8.

Art. 8.1.36. Infraction à l'article 4.5.9

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.9.

Art. 8.1.37. Infraction à l'article 4.5.10

Est puni des sanctions déterminées dans chapitre I du titre IX du Code pénal quiconque enfreint l'article 4.5.10. Si le délit est commis par le commandant ou par un homme d'équipage, ces peines ne peuvent toutefois pas être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques.

Art. 8.1.38. Infraction à l'article 4.5.11

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 4.5.11 en mélangeant des vivres à des matières non nocives.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.11 à l'aide de matières nocives.

Art. 8.1.39. Infraction à l'article 4.5.12, § 1 ou 2

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.12, § 1er ou 2.

Art. 8.1.40. Infraction à l'article 4.5.12, § 3

Sans préjudice des articles 66 et 67, du Code pénal, est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.12, § 3.

Art. 8.1.41. Infraction à l'article 4.5.13

Art. 8.1.34. Inbreuk op de artikelen 4.5.6 of 4.5.7

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 4.5.6 of 4.5.7 overtreedt.

Art. 8.1.35. Inbreuk op artikel 4.5.8

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.8 overtreedt.

Art. 8.1.36. Inbreuk op artikel 4.5.9

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.9 overtreedt.

Art. 8.1.37. Inbreuk op artikel 4.5.10

Met de straffen bepaald in hoofdstuk I van titel IX van het Strafwetboek wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.10 overtreedt. Ingeval het misdrijf wordt gepleegd door de gezagvoerder of door een schepeling, mogen die straffen echter niet lager zijn dan die voor huisdiefstal.

Art. 8.1.38. Inbreuk op artikel 4.5.11

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.11 overtreedt door vermenging van de levensmiddelen met niet schadelijke stoffen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.11 overtreedt door middel van schadelijke stoffen.

Art. 8.1.39. Inbreuk op artikel 4.5.12, § 1 of 2

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.12, § 1 of 2 overtreedt.

Art. 8.1.40. Inbreuk op artikel 4.5.12, § 3

Onverminderd de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek wordt met een sanctie van niveau 2 bestraft, eenieder die artikel 4.5.12, § 3 overtreedt.

Art. 8.1.41. Inbreuk op artikel 4.5.13

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 4.5.13 lorsque le navire est à l'abri dans un port.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.13 lorsque le navire est en rade foraine ou en mer. Dans ce dernier cas, la peine minimale sera doublée.

Art. 8.1.42. Infraction à l'article 4.5.14

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.14.

Si l'infraction est commise conjointement par des hommes d'équipage, la peine minimale sera doublée. S'il s'agit d'officiers, ils sont punis d'une sanction de niveau 5.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

Art. 8.1.43. Infraction à l'article 4.5.15

Est puni des sanctions prévues aux articles 271, 272 et 274 du Code pénal et suivant les distinctions y établies quiconque enfreint l'article 4.5.15

Si l'infraction est commise par plus d'un tiers de l'équipage, elle sera punie d'une sanction de niveau 5.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

Art. 8.1.44. Infraction à l'article 4.5.16

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.16.

Art. 8.1.45. Infraction à l'article 4.5.17

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.13 overtreedt terwijl het schip veilig in een haven ligt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.13 overtreedt terwijl het schip op een open rede ligt of in zee is. In het laatste geval wordt de minimumstraf verdubbeld.

Art. 8.1.42. Inbreuk op artikel 4.5.14

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.14 overtreedt.

Ingeval de inbreuk door schepelingen gezamenlijk wordt begaan, wordt de minimumstraf verdubbeld. Ingeval het officieren zijn, worden zij bestraft met een sanctie van niveau 5.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

Art. 8.1.43. Inbreuk op artikel 4.5.15

Met de straffen bepaald in de artikelen 271, 272 en 274 van het Strafwetboek en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.15 overtreedt.

Wordt de inbreuk gepleegd door meer dan een derde van de bemanning, dan wordt zij bestraft met een sanctie van niveau 5.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

Art. 8.1.44. Inbreuk op artikel 4.5.16

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.16 overtreedt.

Art. 8.1.45. Inbreuk op artikel 4.5.17

Est puni des sanctions prévues à l'article 280 du Code pénal, suivant les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 399, alinéa 2, 400 et 401 du même Code quiconque enfreint l'article 4.5.17.

Met de straffen bepaald in artikelen 280 van het Strafwetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen en onverminderd de toepassing van de artikelen 399, tweede lid, 400 en 401 van hetzelfde wetboek wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.17 overtreedt.

Art. 8.1.46. Infraction à l'article 4.5.18

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.18.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

Art. 8.1.46. Inbreuk op artikel 4.5.18

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.18 overtreedt.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

Art. 8.1.47. Infraction à l'article 4.5.19

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque enfreint l'article 4.5.19, § 1er ;

2° quiconque enfreint l'article 4.5.19, § 2.

§ 2. Est puni des sanctions prévues aux articles 257 et 266 du Code pénal quiconque enfreint l'article 4.5.19, § 3.

Art. 8.1.47. Inbreuk op artikel 4.5.19

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel 4.5.19, § 1 overtreedt;

2° eenieder die artikel 4.5.19, § 2 overtreedt.

§ 2. Met de in de artikelen 257 en 266 van het Strafwetboek bepaalde straffen wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.19, § 3 overtreedt.

Art. 8.1.48. Infraction à l'article 4.5.20

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.20.

Art. 8.1.48. Inbreuk op artikel 4.5.20

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.20 overtreedt.

Art. 8.1.49. Infraction à l'article 4.5.21

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.21.

Art. 8.1.49. Inbreuk op artikel 4.5.21

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.21 overtreedt.

Art. 8.1.50. Infraction à l'article 4.5.22, § 1

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 4.5.22, § 1er.

Art. 8.1.50. Inbreuk op artikel 4.5.22, § 1

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.22, § 1 overtreedt.

Art. 8.1.51. Infraction à l'article 4.5.22, § 2 ou 3

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

Art. 8.1.51. Inbreuk op artikel 4.5.22, § 2 of 3

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° quiconque enfreint l'article 4.5.22, § 2er ;

2° quiconque enfreint l'article 4.5.22, § 3.

§ 2. Si le coupable visé au paragraphe 1er fait partie de l'équipage d'un navire belge, le minimum de l'amende pénal ou administrative sera 500 euros.

Art. 8.1.52. Infraction à l'article 4.5.23

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.23.

Art. 8.1.53. Infraction aux articles 4.5.24 à 4.5.27

Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque enfreint l'article 4.5.24 ;

2° quiconque enfreint l'article 4.5.25 ;

3° quiconque enfreint l'article 4.5.26 ;

4° quiconque enfreint l'article 4.5.27.

Art. 8.1.54. Infraction à l'article 4.5.28

Est puni des sanctions déterminées à l'article 501 du Code pénal quiconque enfreint l'article 4.5.28.

Art. 8.1.55. Infraction à l'article 4.5.29

Est puni des sanctions visées aux articles 16 et 17, § 2, de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et les autres produits quiconque enfreint l'article 4.5.29.

Art. 8.1.56. Infraction à l'article 4.5.30

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque enfreint l'article 4.5.30, § 1er ;

2° quiconque enfreint l'article 4.5.30, § 2.

1° eenieder die artikel 4.5.22, § 2 overtreedt;

2° eenieder die artikel 4.5.22, § 3 overtreedt.

§ 2. Maakt de schuldige bedoeld in paragraaf 1 deel uit van de bemanning van een Belgisch schip, dan bedraagt het minimale bedrag van de strafrechtelijke of administratieve geldboete 500 euro.

Art. 8.1.52. Inbreuk op artikel 4.5.23

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.23 overtreedt.

Art. 8.1.53. Inbreuk op artikel 4.5.24 tot 4.5.27

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel 4.5.24 overtreedt;

2° eenieder die artikel 4.5.25 overtreedt;

3° eenieder die artikel 4.5.26 overtreedt;

4° eenieder die artikel 4.5.27 overtreedt.

Art. 8.1.54. Inbreuk op artikel 4.5.28

Met de straffen bepaald in artikel 501 van het Strafwetboek wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.28 overtreedt.

Art. 8.1.55. Inbreuk op artikel 4.5.29

Met de straffen bepaald in de artikelen 16 en 17, § 2, van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.29 overtreedt.

Art. 8.1.56. Inbreuk op artikel 4.5.30

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel 4.5.30, § 1 overtreedt;

2° eenieder die artikel 4.5.30, § 2 overtreedt.

Art. 8.1.57. Infraction aux articles 4.5.31 à 4.5.37, à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 10.1 de la Convention d'assistance 1989

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque enfreint l'article 4.5.31 ;

2° quiconque enfreint l'article 4.5.32 ;

3° quiconque enfreint l'article 4.5.33 ;

4° quiconque enfreint l'article 4.5.34 ;

5° quiconque enfreint l'article 4.5.35 ;

6° quiconque enfreint l'article 4.5.36 ;

7° quiconque enfreint l'article 4.5.37 ;

8° quiconque enfreint l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910 ;

9° quiconque enfreint l'article 10.1 de la Convention d'assistance 1989.

Art. 8.1.58. Infraction à l'article 4.5.38

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.38, § 1er, ou l'article 4.5.38, § 2.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque commet une infraction à l'article 4.5.38, § 3.

Art. 8.1.59. Infraction à l'article 4.5.39

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.39.

Art. 8.1.60. Infraction à l'article 4.5.40 ou 4.5.41

Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° quiconque enfreint l'article 4.5.40 ;

2° quiconque enfreint l'article 4.5.41.

Art. 8.1.57. Inbreuk op artikel 4.5.31 tot 4.5.37, artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel 4.5.31 overtreedt;

2° eenieder die artikel 4.5.32 overtreedt;

3° eenieder die artikel 4.5.33 overtreedt;

4° eenieder die artikel 4.5.34 overtreedt;

5° eenieder die artikel 4.5.35 overtreedt;

6° eenieder die artikel 4.5.36 overtreedt;

7° eenieder die artikel 4.5.37 overtreedt;

8° eenieder die artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 overtreedt;

9° eenieder die artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989 overtreedt.

Art. 8.1.58. Inbreuk op artikel 4.5.38

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.38, § 1 of artikel 4.5.38, § 2 overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4.5.38, § 3.

Art. 8.1.59. Inbreuk op artikel 4.5.39

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.39 overtreedt.

Art. 8.1.60. Inbreuk op artikel 4.5.40 of 4.5.41

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel 4.5.40 overtreedt;

2° eenieder die artikel 4.5.41 overtreedt.

Art. 8.1.61. Infraction à l'article 4.5.42

Est puni des sanctions prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 518 du Code pénal et suivant les distinctions y établies quiconque enfreint l'article 4.5.42, § 1er.

Les personnes embarquées qui enfreignent l'article 4.5.42, § 2, sont punies de la sanction directement inférieure, sauf en cas de crime punissable d'une réclusion à perpétuité. Dans ce cas, ces personnes sont punies de vingt à trente ans de réclusion.

Les sanctions déterminées à l'article 510 du Code pénal s'appliquent à quiconque enfreint l'article 4.5.42, § 3.

Les sanctions déterminées à l'article 516 du Code pénal s'appliquent à quiconque enfreint l'article 4.5.42, § 4.

Art. 8.1.62. Infraction à l'article 4.5.43

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.43.

S'il s'agit d'une infraction visée à l'article 4.5.43, § 1er, 2°, a) ou b), la durée minimale de la réclusion s'élève à 10 ans.

En dérogation du premier alinéa, est puni d'une sanction de niveau 6 quiconque enfreint l'article 4.5.43 et :

1° en commettant ou en facilitant l'infraction, on provoque soit une maladie apparemment incurable, soit une incapacité de travailler pour un délai de plus de quatre mois, soit la perte totale de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave ;

2° le pirate soumet les personnes se trouvant à bord à des actes visés à l'article 417ter, alinéa 1er, du Code pénal,

Art. 8.1.61. Inbreuk op artikel 4.5.42

Met de straffen bepaald in de artikelen 510, 511, 513, 514 en 518 van het Strafwetboek, en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen, wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.42, § 1 overtreedt.

Opvarenden die artikel 4.5.42, § 2 overtreden worden gestraft met de onmiddellijk lagere straf behalve in geval van een misdaad die strafbaar is met levenslange opsluiting. In dat geval worden die personen gestraft met twintig jaar tot dertig jaar opsluiting.

De in artikel 510 van het Strafwetboek bepaalde straffen zijn van toepassing op eenieder die artikel 4.5.42, § 3 overtreedt.

De in artikel 516 van het Strafwetboek bepaalde straffen zijn van toepassing op eenieder die artikel 4.5.42, § 4 overtreedt.

Art. 8.1.62. Inbreuk op artikel 4.5.43

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.43 overtreedt.

Ingeval het een in artikel 4.5.43, § 1, 2°, a) of b) bedoeld misdrijf betreft, bedraagt de minimale duur van de opsluiting 10 jaar.

In afwijking van het eerste lid, wordt met een sanctie van niveau 6 bestraft, eenieder die artikel 4.5.43 overtreedt en:

1° bij het plegen van het misdrijf of om het misdrijf te vergemakkelijken hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij arbeidsongeschiktheid voor een periode van meer dan vier maanden, hetzij het volledige verlies van het gebruik van een orgaan, hetzij zware verminking wordt veroorzaakt;

2° de piraat de personen aan boord onderwerpt aan in artikel 417ter, eerste lid, van het Strafwetboek bedoelde handelingen;

3° une atteinte grave est portée à la sécurité de la navigation ou à la protection de l'environnement ;

4° il est question d'une infraction visée à l'article 4.5.43, § 7

5° il est question d'une infraction visée à l'article 4.5.43, § 3, pour le meneur de la conspiration ou un officier qui y participerait.

Si l'infraction est commise sans intention de tuer, et que la mort est tout de même causée au moment de commettre ou de faciliter l'infraction, la durée minimale de la réclusion s'élève à trente ans.

Si en commettant ou en facilitant l'infraction un homicide est commis, la réclusion est à perpétuité.

§ 2. S'il s'agit d'une infraction visée à l'article 4.5.43, § 3, il ne sera prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement de la personne ayant le commandement du navire ou d'un officier.

§ 3. À l'exception de l'infraction visée à l'article 4.5.43, § 1, 2°, c), les sanctions sont appliquées, même lorsque la consommation du crime est empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs.

§ 4. Par dérogation à l'article 8.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punis d'une amende administrative.

Art. 8.1.63. Infraction à l'article 4.5.44

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.44.

Art. 8.1.64. Infraction à l'article 4.5.45

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.45, § 1er.

3° de veiligheid van de scheepvaart of de milieubescherming ernstig in gevaar wordt gebracht;

4° het een in artikel 4.5.43, § 7 bedoeld misdrijf betreft

5° het een in artikel 4.5.43, § 3 bedoeld misdrijf betreft, voor de leider van de samenspanning of een officier die eraan zou deelnemen.

Ingeval het misdrijf wordt gepleegd zonder het oogmerk om te doden en bij het plegen van het misdrijf of om het misdrijf te vergemakkelijken toch de dood wordt veroorzaakt, bedraagt de minimale duur van de opsluiting dertig jaar.

Ingeval bij het plegen van het misdrijf of om het misdrijf te vergemakkelijken doodslag of moord wordt gepleegd, dan is de opsluiting levenslang.

§ 2. Ingeval het een in artikel 4.5.43, § 3 bedoeld misdrijf betreft, wordt geen straf uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

§ 3. Met uitzondering van het in artikel 4.5.43, § 1, 2°, c) bedoelde misdrijf, worden de straffen toegepast, zelfs ingeval de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden, onafhankelijk van de wil van de daders.

§ 4. In afwijking van artikel 8.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

Art. 8.1.63. Inbreuk op artikel 4.5.44

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.44 overtreedt.

Art. 8.1.64. Inbreuk op artikel 4.5.45

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.45, § 1 overtreedt;

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 4.5.45, § 2er.

Art. 8.1.65. Infraction à l'article 4.5.46

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.46.

Par dérogation à l'article 8.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punis d'une amende administrative.

Art. 8.1.66. Infraction à l'article 4.5.47

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.47.

Par dérogation à l'article 8.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punis d'une amende administrative.

Art. 8.1.67. Infraction à l'article 4.5.48

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.48.

Par dérogation à l'article 8.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punis d'une amende administrative.

Section 5 – Mer et ports

Art. 8.1.68. Infraction à l'article 5.1.2

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint la Convention COLREG, l'article 5.1.2 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

Art. 8.1.69. Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 5.2.1 à 5.2.25

Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque enfreint le Règlement ISPS ;

2° quiconque enfreint les articles 5.2.1 à 5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents;

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 4.5.45, § 2 overtreedt.

Art. 8.1.65. Inbreuk op artikel 4.5.46

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft eenieder die een artikel 4.5.46 overtreedt.

In afwijking van artikel 8.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

Art. 8.1.66. Inbreuk op artikel 4.5.47

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft eenieder die een artikel 4.5.47 overtreedt.

In afwijking van artikel 8.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

Art. 8.1.67. Inbreuk op artikel 4.5.48

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft eenieder die een artikel 4.5.48 overtreedt.

In afwijking van artikel 8.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

Afdeling 5 – Zee en havens

Art. 8.1.68. Inbreuk op artikel 5.1.2

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die het COLREG-Verdrag, artikel 5.1.2 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Art. 8.1.69. Inbreuk op de ISPS-Verordening of de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° eenieder die de ISPS-Verordening overtreedt;

2° eenieder die de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

3° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente, exécutée en vertu du Règlement ISPS, des articles 5.2.1 à 5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

Art. 8.1.70. Infraction aux articles 5.3.1 à 5.3.12, 8.2.9, § 1er, 8.2.10, 8.2.14 ou 8.2.32 à 8.2.41

§ 1. 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 5.3.5 ou 5.3.11 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 5.3.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

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.

§ 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 5.3.5, 5.3.8, 5.3.9 ou 5.3.11 ou les arrêtés d'exécution y afférents, qui s'oppose aux dispositions des articles 8.2.9, § 1er, 8.2.10, 8.2.14, 8.2.33 et 8.2.34, §§ 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 5.3.5, qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telle que visée à l'article 8.2.34, §§ 6 à 7 ;

3° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid, uitgevoerd krachtens de ISPS-Verordening, de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.

Art. 8.1.70. Inbreuk op de artikelen 5.3.1 tot 5.3.12, 8.2.9, § 1, 8.2.10, 8.2.14 of 8.2.32 tot 8.2.41

§ 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 artikelen 5.3.5 of 5.3.11 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten niet werden nageleefd;

2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel 5.3.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

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.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° de kapitein van een schip ander dan een pleziervaartuig of een vissersschip die de artikelen 5.3.5, 5.3.8, 5.3.9 of 5.3.11 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 8.2.9, § 1, 8.2.10, 8.2.14, 8.2.33 en 8.2.34, § 2 tot 7 of zich niet houdt aan de door die bepalingen opgelegde verplichtingen;

2° de schipper of voerder van een pleziervaartuig of vissersschip die artikel 5.3.5 overtreedt, zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de aanhouding als bedoeld in artikel 8.2.34, § 6 tot 7;

3° les officiers ou d'autres membres de l'équipage d'un navire qui enfreignent l'article 5.3.5, 5.3.8 ou 5.3.11 ou les arrêtés d'exécution y afférents, qui s'opposent aux dispositions des articles 8.2.9, § 1er, 8.2.10, 8.2.14, 8.2.33 et 8.2.34, §§ 2 à 7, ou qui n'observent pas les obligations imposées par ces dispositions.

§ 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 ;

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.

§ 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 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 5.3.1 à 5.3.12 ou 8.2.32 à 8.2.41 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

3° de officieren of andere bemanningsleden van een schip die de artikelen 5.3.5, 5.3.8 of 5.3.11 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreden, zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 8.2.9, § 1, 8.2.10, 8.2.14, 8.2.33 en 8.2.34, § 2 tot 7 of zich de door die bepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomen.

§ 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;

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.

§ 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 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 artikelen 5.3.1 tot 5.3.12 of 8.2.32 tot 8.2.41 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

§ 7. Les navires immobilisés en mer ou dans des ports belges en vertu de l'article 8.2.34, §§ 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 à l'article 8.1.67, §§ 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.

Le solde du montant est immédiatement restitué.

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

Section 6 – Affrètement et transport

Art. 8.1.71. Infraction au Règlement concernant les droits des passagers

§ 1. 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 ;

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 :

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 ;

3° quiconque commet une infraction à l'article 15 du Règlement concernant les droits des passagers ;

§ 7. Schepen die op zee of in Belgische havens worden aangehouden krachtens artikel 8.2.34, § 6 tot 7, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas een borgsom wordt gestort ten bedrage van de door artikel 8.1.67, § 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.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

De interesten van de in consignatie gegeven som worden bij de borgsom gevoegd.

Afdeling 6 – Bevrachting en vervoer

Art. 8.1.71. Inbreuk op de Passagiersrechtenverordening

§ 1. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft:

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. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 6 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;

4° quiconque commet une infraction à l'article 16 du Règlement concernant les droits des passagers ;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening;

5° quiconque commet une infraction à l'article 17 du Règlement concernant les droits des passagers ;

5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 17 van de Passagiersrechtenverordening;

6° quiconque commet une infraction à l'article 18 du Règlement concernant les droits des passagers ;

6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 18 van de Passagiersrechtenverordening;

7° quiconque commet une infraction à l'article 19 du Règlement concernant les droits des passagers ;

7° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 19 van de Passagiersrechtenverordening;

8° quiconque commet une infraction à l'article 22 du Règlement concernant les droits des passagers ;

8° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 22 van de Passagiersrechtenverordening.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers ;

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;

2° quiconque commet une infraction à l'article 9 du Règlement concernant les droits des passagers ;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 9 van de Passagiersrechtenverordening;

3° quiconque commet une infraction à l'article 10 du Règlement concernant les droits des passagers ;

3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 10 van de Passagiersrechtenverordening;

4° quiconque commet une infraction à l'article 11 du Règlement concernant les droits des passagers ;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 11 van de Passagiersrechtenverordening;

5° quiconque commet une infraction à l'article 13 du Règlement concernant les droits des passagers ;

5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 13 van de Passagiersrechtenverordening;

6° quiconque commet une infraction à l'article 23 du Règlement concernant les droits des passagers ;

6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 23 van de Passagiersrechtenverordening.

§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers ;

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;

2° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers ;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;

3° quiconque commet une infraction à l'article 14 du Règlement concernant les droits des passagers ;

3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 14 van de Passagiersrechtenverordening;

4° quiconque commet une infraction à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers ;

Art. 8.1.72. Infraction à la Convention CDNI

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint la Convention CDNI ou ses arrêtés d'exécution, sans préjudice de l'indemnisation éventuelle.

Section 7 – Événements de navigation

Art. 8.1.73. Infraction à la Convention FUND, au Protocole FUND 2003 et aux articles 7.3.13, 7.3.14, 7.3.15 et 8.2.59

§ 1. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, ainsi que quiconque enfreint les articles 7.3.13, 7.3.14, 7.3.15 et 8.2.59, § 1er, alinéa 3, ou les arrêtés d'exécutiony afférents.

§ 2. Sans préjudice de l'article 8.1.6, les personnes visées à l'article 7.3.13, alinéa 1er, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.

Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1er.

Art. 8.1.74. Infraction aux articles 7.6.2 à 7.6.7 ou à l'article 7.6.16

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque :

1° enfreint les articles 7.6.2 à 7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 7.6.16 ;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 24 van de Passagiersrechtenverordening.

Art. 8.1.72. Inbreuk op het CDNI-Verdrag

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die het CDNI-Verdrag of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

Afdeling 7 – Scheepvaartvoorvallen

Art. 8.1.73. Inbreuk op het FUND-Verdrag, het FUND-Protocol 2003 en de artikelen 7.3.13, 7.3.14, 7.3.15 en 8.2.59

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, iedere persoon die op Belgisch grondgebied bijdragende olie ontvangt en die de artikelen 10 van het FUND-Verdrag 1992 en van het FUND-Protocol 2003 overtreedt, alsook eenieder die de artikelen 7.3.13, 7.3.14, 7.3.15 en 8.2.59, § 1, derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. Onverminderd artikel 8.1.6, zijn de personen bedoeld in artikel 7.3.13, eerste lid, burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.

De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.

Art. 8.1.74. Inbreuk op de artikelen 7.6.2 tot 7.6.7 of artikel 7.6.16

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die:

1° de artikelen 7.6.2 tot 7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 7.6.16 overtreedt;

2° enfreint les arrêtés pris en exécution des articles 7.6.2 à 7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 7.6.16.

Art. 8.1.75. Infraction à la Convention WRC et aux articles 3.2.8, 3.2.11, 7.6.11 et 7.6.13

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° quiconque enfreint les articles 9.2 et 9.3, de la Convention WRC ;

2° quiconque enfreint l'article 3.2.8, § 8, ou 3.2.11, § 5 ;

2° quiconque enfreint l'article 7.6.13.

Les infractions visées au présent paragraphe peuvent être poursuivies en Belgique.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque ne respecte pas les obligations imposées par l'article 7.6.11, § 2.

Art. 8.1.76. Infraction aux articles 7.7.1 à 7.7.27

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 7.7.1 à 7.7.27 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents, ou qui entrave l'exécution de la mission de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent effectuée en vertu de ces dispositions.

§ 2. Toute violation du secret professionnel visé à l'article 7.7.6, § 3, est punie des sanctions déterminées à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est punie d'une sanction de niveau 4 la personne qui dévoile l'identité d'une personne qui requiert l'anonymat conformément à l'article 7.7.20, § 2.

Section 8 – Mise en application

2° de besluiten genomen ter uitvoering van de artikelen 7.6.2 tot 7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 7.6.16 overtreedt.

Art. 8.1.75. Inbreuk op het WRC-Verdrag en de artikelen 3.2.8, 3.2.11, 7.6.11 en 7.6.13

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel 9.2 en 9.3 van het WRC-Verdrag overtreedt;

2° eenieder die de artikelen 3.2.8, § 8 of 3.2.11, § 5 overtreedt;

2° eenieder die artikel 7.6.13 overtreedt.

De in deze paragraaf bedoelde inbreuken kunnen worden vervolgd in België.

§ 2. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die de bij artikel 7.6.11, § 2 opgelegde verplichtingen niet naleeft.

Art. 8.1.76. Inbreuk op de artikelen 7.7.1 tot 7.7.27

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 7.7.1 tot 7.7.27 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, of die de uitvoering van de opdracht van de FOSO of een andere bevoegde onderzoeksinstantie uitgeoefend krachtens deze bepalingen belemmert.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim bedoeld in artikel 7.7.6, § 3, wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt met een sanctie van niveau 4 bestraft, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt overeenkomstig artikel 7.7.20, § 2.

Afdeling 8 – Handhaving

Art. 8.1.77. Empêchement ou entrave d'application

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque empêche ou entrave la mise en application régie par le présent code ou en vertu de celui-ci, y compris le constat d'infractions et l'enquête par les membres du personnel des autorités compétents et par les experts désignés par les autorités.

Art. 8.1.78. Outrage ou coup envers les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation

Est punie des sanctions prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, ainsi que des articles 4.5.16 et 4.5.17 du présent code, toute personne outrageant ou frappant les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation dans l'exercice ou dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

Art. 8.1.79. Infraction à l'article 8.2.15

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque ne respecte pas les mesures prescrites en application de l'article 8.2.15.

Art. 8.1.80. Infraction à l'article 8.2.48

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux décisions prises en exécution de l'article 8.2.48.

§ 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 ;

Art. 8.1.77. Verhindering of belemmering van handhaving

Met een sanctie van niveau 4 worden bestraft, eenieder die de door of krachtens dit wetboek geregelde handhaving, met inbegrip van de vaststelling van inbreuken en het onderzoek door de bevoegde personeelsleden van de overheid en de door de overheid aangestelde deskundigen, verhindert of belemmert.

Art. 8.1.78. Smaden of slaan van scheepvaartcontroleurs of de Scheepvaartpolitie

Met de straffen bepaald in de artikelen 276 en 280 van het Strafwetboek, naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 299, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek en de artikelen 4.5.16 en 4.5.17 van dit wetboek, wordt gestraft eenieder die de scheepvaartcontroleurs of de Scheepvaartpolitie in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.

Art. 8.1.79. Inbreuk op artikel 8.2.15

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de met toepassing van artikel 8.2.15 voorgeschreven maatregelen niet naleeft.

Art. 8.1.80. Inbreuk op artikel 8.2.48

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de besluiten genomen in uitvoering van artikel 8.2.48.

§ 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;

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 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.

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.

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.

Les risques et les frais afférents au navire restent à charge du contrevenant pendant la durée de la saisie.

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.

§ 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.

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.

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.

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 :

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions légales dues à l'État ; 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 jugement ; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

La recette de la vente du navire appartient de plein droit à l'État 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'État.

§ 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

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:

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.

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.

§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt

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'État.

§ 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.

Art. 8.1.81. Infraction aux articles 8.4.1 à 8.4.39

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque entrave le fonctionnement du Conseil d'enquête maritime ou l'exécution de ses décisions.

§ 2. Est punie d'une sanction de niveau 2 toute personne visée à l'article 8.4.2, § 2, 1°, qui exerce des fonctions au mépris d'une décision du Conseil d'enquête maritime.

§ 3. Les membres du Conseil d'Enquête de navigation, dans l'exercice de leurs fonctions, sont assimilés aux juges à l'égard de l'application du Code pénal.

§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 2 l'assesseur du Conseil d'Enquête de navigation qui omet de

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.

§ 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.

Art. 8.1.81. Inbreuk op artikel 8.4.1 tot 8.4.39

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die de werking van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart of de uitvoering van diens beslissingen belemmert.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, iedere in artikel 8.4.2, § 2, 1° bedoelde persoon die een post bekleedt in strijd met een beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

§ 3. Ten aanzien van de toepassing van het Strafwetboek worden de leden van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in de uitoefening van hun ambt gelijkgesteld met de rechters.

§ 4. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart die in gebreke blijft gevolg te geven

donner suite à la convocation qui lui est adressée conformément à l'article 8.4.21.

§ 5. L'expert ou le traducteur qui se sera rendu coupable de négligence grave dans l'accomplissement de sa mission auprès du Conseil d'Enquête de navigation sera puni d'une sanction de niveau 3.

Ils seront punis des peines prévues aux articles 218 et 223 du Code pénal, s'ils se sont rendus coupables des infractions prévues auxdits articles.

§ 6. Est punie d'une sanction de niveau 2 toute personne régulièrement convoquée devant le Conseil d'enquête maritime qui refuse de prêter serment ou de témoigner.

Les articles 218, 222, 223, 224 et 225 du Code pénal sont applicables aux témoignages reçus par le Conseil d'Enquête de navigation ou par les personnes auxquelles Il a remis délégation.

§ 7. L'article 243 du Code pénal est applicable aux greffiers et aux huissiers du Conseil.

§ 8. Pour les infractions visées dans les paragraphes 1, 2, 4, 5 et 6, une amende administrative ne peut toutefois pas être infligée.

Titre 2 – Constatation des infractions

Chapitre 1 – Le Contrôle de la navigation

Section 1 – Organisation et compétences générales

Art. 8.2.1. 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.

aan de oproeping die tot hem werd gericht overeenkomstig artikel 8.4.21.

§ 5. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de deskundige of de vertaler die zich bij het volbrengen van zijn opdracht voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart schuldig maakt aan ernstige nalatigheid.

De in de artikelen 218 en 223 van het Strafwetboek bepaalde straffen worden op hen toegepast ingeval zij zich schuldig hebben gemaakt aan de in die artikelen omschreven misdrijven.

§ 6. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, elke regelmatig voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart opgeroepen persoon die weigert de eed af te leggen of te getuigen.

De artikelen 218, 222, 223, 224 en 225 van het Strafwetboek zijn van toepassing op getuigenissen afgenomen door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart of door de personen aan wie Hij opdracht heeft gegeven.

§ 7. Artikelen 243 van het Strafwetboek is van toepassing op de griffiers en de deurwaarders van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

§ 8. Voor de overtredingen bedoeld in de paragrafen 1, 2, 4, 5 en 6 kan evenwel geen administratieve geldboete worden opgelegd.

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Hoofdstuk 1 – De Scheepvaartcontrole

Afdeling 1 – Inrichting en algemene bevoegdheden

Art. 8.2.1. 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.

Art. 8.2.2. Compétences

§ 1. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :

1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ;

2° plus particulièrement :

a) la réception des contrats d'engagement maritime à bord des navires, envoyés en exécution des dispositions de l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ;

b) l'établissement des documents légaux et réglementaires en cas de perte de l'équipage ou d'une partie de celui-ci ;

c) le contrôle du respect des articles 3.2.1 à 3.2.2.28 du présent code et les arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention PAL, de la Convention WRC et du Règlement PAL ;

d) le contrôle du respect des articles 8.5.1 à 8.5.7 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement concernant les droits des passagers ;

e) le contrôle du respect des articles 5.2.1 à 5.2.25 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement ISPS, en ce qui concerne la surveillance à bord des navires et la surveillance des installations portuaires ; les membres du personnel désignés à cet effet font rapport au président de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime ;

3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de

Art. 8.2.2. Bevoegdheden

§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit:

1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek en door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart bepaalde verplichtingen;

2° in het bijzonder:

a) het in ontvangst nemen van de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, overgezonden op grond van artikel 37 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen;

b) het opmaken van de wettelijke of reglementaire akten bij het verlies van de bemanning of een gedeelte ervan;

c) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 3.2.1 tot 3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het PAL-Verdrag, het WRC-Verdrag en de PAL-Verordening;

d) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 8.5.1 tot 8.5.7 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de Passagiersrechtenverordening;

e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening, wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten; de daartoe aangestelde personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging;

3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking

police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation ;

4° la recherche et la constatation des infractions décrites par ou en vertu du présent code, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ;

§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent, de leur propre avis, notamment procéder :

1° à la fourniture de renseignements et de conseils, ayant trait notamment aux moyens les plus efficaces pour le respect des dispositions déterminées par ou en vertu du présent code ;

2° à la fourniture d'avertissements ;

3° à l'octroi au contrevenant d'un délai pour lui permettre de respecter ses obligations ;

4° à la prise des mesures visées aux articles 8.2.5 à 8.2.18 ;

5° à l'établissement d'un procès-verbal d'infractions.

Art. 8.2.3. Qualité d'officier de police judiciaire

§ 1. Le Roi peut octroyer à certains contrôleurs de la navigation la qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi.

Les compétences d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi, octroyées aux contrôleurs de la navigation désignés par le Roi, ne peuvent être exercées qu'en vue de la recherche et de la constatation des infractions visées dans le présent code.

hebbende regels, met uitzondering van de politiemaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;

4° de opsporing en vaststelling van de door of krachtens dit wetboek en door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart omschreven inbreuken.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs kunnen, naar eigen oordeel, onder meer overgaan tot:

1° het verschaffen van inlichtingen en adviezen, met name met betrekking tot de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de door of krachtens dit wetboek vastgestelde bepalingen;

2° het geven van waarschuwingen;

3° het verlenen van een termijn aan de overtreder ten einde hem toe te laten zijn verplichtingen na te komen;

4° het nemen van de in de artikelen 8.2.5 tot 8.2.18 bedoelde maatregelen;

5° het opmaken van proces-verbaal van inbreuken.

Art. 8.2.3. Hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie

§ 1. De Koning kan aan bepaalde scheepvaartcontroleurs de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings toekennen.

De bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings, toegekend aan de door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs, kunnen slechts worden uitgeoefend met het oog op de opsporing en

§ 2. Afin de pouvoir exercer leurs compétences d'officier de police judiciaire, les contrôleurs de la navigation visés au paragraphe 1er prêtent serment de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du procureur général du ressort de leur domicile, en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions qui me sont dévolues en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

§ 3. Qu'ils aient été ou non désignés officiers de la police judiciaire, les contrôleurs de la navigation peuvent exercer leurs compétences en dehors du ressort de leur domicile.

Art. 8.2.4. Nécessité et opportunité des moyens affectés

Lors de l'exercice de leurs compétences, les contrôleurs de la navigation doivent veiller à ce que les moyens qu'ils utilisent soient nécessaires et appropriés.

Article 8.2.5. Pouvoir d'enquête

Sans préjudice des autres dispositions de ce chapitre, les contrôleurs de la navigation peuvent procéder à tout examen, contrôle et audition et recueillir toutes les informations qu'ils estiment nécessaires afin de s'assurer que les dispositions de la législation dont ils exercent la surveillance sont effectivement observées.

Art. 8.2.6. Titre de légitimation

Les contrôleurs de la navigation exercent leurs missions munis du titre de légitimation de leur fonction.

Les contrôleurs de la navigation doivent toujours présenter leur titre de légitimation.

vaststelling van de in dit wetboek bedoelde inbreuken.

§ 2. Teneinde hun bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie te kunnen uitoefenen, leggen de in paragraaf 1 bedoelde scheepvaartcontroleurs in handen van de procureur-generaal van het rechtsgebied van hun woonplaats, de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer het mij opgedragen ambt in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 3. Ongeacht of zij als officier van gerechtelijke politie zijn aangeduid, kunnen de scheepvaartcontroleurs hun bevoegdheden uitoefenen buiten het rechtsgebied van hun woonplaats.

Art. 8.2.4. Noodzakelijkheid en gepastheid van de aangewende middelen

Bij de uitoefening van de hun bevoegdheden moeten de scheepvaartcontroleurs erop toezien dat de middelen die zij aanwenden noodzakelijk en passend zijn.

Artikel 8.2.5. Onderzoeksbevoegdheid

Onverminderd de overige bepalingen van dit hoofdstuk mogen de scheepvaartcontroleurs overgaan tot elk onderzoek, elke controle en elk verhoor, alsook alle inlichtingen inwinnen die zij nodig achten ten einde zich ervan te vergewissen dat de bepalingen op de naleving waarvan zij toezicht uitoefenen, daadwerkelijk worden nageleefd.

Art. 8.2.6. Legitimatiebewijs

De scheepvaartcontroleurs oefenen hun opdrachten uit voorzien van het legitimatiebewijs van hun ambt.

De scheepvaartcontroleurs moeten hun legitimatiebewijs steeds voorleggen.

Le Roi détermine le modèle de ce titre de légitimation.

Art. 8.2.7. Contrôle d'identité

Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre l'identité de toute personne dont ils estiment l'identification nécessaire pour l'exercice de la surveillance.

Ils peuvent, à cet effet, exiger de ces personnes la présentation de documents officiels d'identification.

Ils peuvent en outre identifier ces personnes à l'aide de documents non officiels que celles-ci leur soumettent volontairement lorsque ces personnes ne sont pas en mesure de présenter des documents officiels d'identification ou lorsque les contrôleurs de la navigation doutent de leur authenticité ou de l'identité de ces personnes.

Les contrôleurs de la navigation peuvent également essayer de rechercher l'identité de ces personnes au moyen de constatations par image, quel qu'en soit le support, dans les cas et conditions et selon les modalités déterminés à l'article 8.2.16.

Art. 8.2.8. Audition

Les contrôleurs de la navigation peuvent interroger, soit seuls, soit ensemble, soit en présence de témoins, toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire, sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance.

Art. 8.2.9. Recherche et visite domiciliaire

§ 1. 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

De Koning bepaalt het model van het legitimatiebewijs.

Art. 8.2.7. Identiteitscontrole

De scheepvaartcontroleurs mogen de identiteit opnemen van eenieder van wie zij de identificatie met het oog op de uitoefening van het toezicht nodig achten.

Daartoe kunnen zij van deze personen de overlegging van officiële identificatiedocumenten eisen.

Bovendien kunnen zij deze personen identificeren met de hulp van niet-officiële documenten die de betrokkenen hen vrijwillig voorleggen ingeval zij geen officiële identificatiedocumenten kunnen voorleggen of ingeval de scheepvaartcontroleurs aan de authenticiteit ervan of aan de identiteit van de betrokken personen twijfelen.

De scheepvaartcontroleurs kunnen eveneens, in de gevallen en onder de voorwaarden en volgens de nadere regelen bepaald in artikel 8.2.16, de identiteit van deze personen trachten te achterhalen door middel van beeldmateriaal, ongeacht de drager ervan.

Art. 8.2.8. Ondervraging

De scheepvaartcontroleurs mogen hetzij alleen, hetzij samen, hetzij in aanwezigheid van getuigen, gelijk welke persoon wiens verhoor zij noodzakelijk achten, ondervragen over elk feit waarvan de kennisname met het oog op de uitoefening van het toezicht nuttig is.

Art. 8.2.9. 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 inde Belgische wateren bevinden, alsook binnengaan in alle lokalen die

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.

Si nécessaire, ils pourront faire appel à la force publique afin d'avoir accès à ces endroits.

§ 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 ;

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 ;

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 8.2.3.

§ 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 :

1° l'identification des espaces habités qui font l'objet de la visite domiciliaire ;

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.

§ 2. Tot bewoonde ruimten hebben de scheepvaartcontroleurs enkel toegang:

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;

3° in geval van oproep vanuit die plaats;

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 8.2.3. 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:

1° de identificatie van de bewoonde ruimten die het voorwerp zijn van de huiszoeking;

2° la législation dont le respect est vérifié dans le cas d'espèce ;

3° les infractions qui font l'objet du contrôle ;

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.

§ 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.

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.

À 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 8.2.19, § 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. 8.2.10. Examen de supports d'information

§ 1. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander la consultation des supports d'information qui se trouvent aux endroits soumis à leur surveillance, même lorsque les contrôleurs de la navigation ne sont pas chargés de la surveillance de la réglementation concernée.

2° de regelgeving waarvan de naleving in het betrokken geval wordt nagegaan;

3° de inbreuken die van het toezicht voorwerp zijn;

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.

§ 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.

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.

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 8.2.19, § 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. 8.2.10. Onderzoek van informatiedragers

§ 1. De scheepvaartcontroleurs mogen zich alle informatiedragers doen overleggen die zich bevinden op de plaatsen die aan hun toezicht zijn onderworpen, zelfs wanneer de scheepvaartcontroleurs niet met het toezicht op de betrokken regelgeving belast zijn.

On entend par « supports d'information », tous les supports d'information sous quelque forme que ce soit, comme des livres, registres, documents, supports d'information numériques ou digitaux, disques, bandes, y compris ceux qui sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique.

Les contrôleurs de la navigation peuvent également se faire fournir l'accès aux supports d'information visés à l'alinéa 1er qui sont accessibles à partir des lieux précités par un système informatique ou par tout autre appareil électronique.

Les contrôleurs de la navigation peuvent procéder à la recherche et à l'examen des supports d'information visés à l'alinéa précédent :

1° lorsque les supports d'information ne sont pas présentés volontairement, sans toutefois que personne ne s'oppose à cette recherche ou à cet examen ;

2° lorsque les personnes susceptibles de produire volontairement les supports d'information précités ne sont pas joignables au moment du contrôle.

Les contrôleurs de la navigation peuvent uniquement procéder à la recherche ou à l'examen de ces supports d'information à condition que la nature de la recherche ou celle de l'examen l'exige lorsque le danger existe qu'à l'occasion du contrôle, ces supports d'information ou les données qu'ils contiennent disparaissent ou soient modifiés.

Un procès-verbal pour obstacle à la surveillance est établi à l'encontre de la personne qui s'oppose à la recherche ou à l'examen.

§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander la consultation des supports d'information qui contiennent n'importe quelle autre donnée, en ce compris les livres et documents professionnels des entreprises qui sont soumises à

Onder "informatiedragers" wordt gelijk welke informatiedragers verstaan, in welke vorm ook, met inbegrip van boeken, registers, documenten, numerieke of digitale informatiedragers, schijven en banden, met inbegrip van de informatiedragers die toegankelijk zijn door een informaticasysteem of door elk ander elektronisch apparaat.

De scheepvaartcontroleurs mogen zich eveneens toegang doen verschaffen tot de in het eerste lid bedoelde informatiedragers die vanuit de vermelde plaatsen toegankelijk zijn via een informaticasysteem of enig ander elektronisch apparaat.

De scheepvaartcontroleurs mogen overgaan tot het opsporen en onderzoeken van de in het vorige lid bedoelde informatiedragers:

1° ingeval de informatiedragers niet vrijwillig worden voorgelegd, zonder dat men zich evenwel tegen deze opsporing of dit onderzoek verzet;

2° ingeval de personen die voormelde informatiedragers vrijwillig kunnen voorleggen op het ogenblik van de controle niet bereikbaar zijn.

De scheepvaartcontroleurs kunnen slechts tot de opsporing of het onderzoek van deze informatiedragers overgaan op voorwaarde dat de aard van de opsporing of het onderzoek dit vereist en wanneer het gevaar bestaat dat deze informatiedragers of de gegevens die zij bevatten naar aanleiding van het onderzoek verdwijnen of worden gewijzigd.

Tegen degene die zich tegen de opsporing of het onderzoek verzet wordt een proces-verbaal wegens verhindering van toezicht opgemaakt.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs mogen zich informatiedragers die om het even welke andere gegevens bevatten, inbegrepen de beroepsboeken en -documenten van de ondernemingen die aan hun toezicht zijn onderworpen ter inzage doen

leur surveillance lorsqu'ils l'estiment nécessaire en vue d'exécuter leur mission, et peuvent procéder à leur examen.

Ils disposent également de cette compétence à propos des données qui sont accessibles par le biais d'un système informatique ou de tout autre appareil électronique.

Ils peuvent également exiger les indispensables explications à propos de données.

§ 3. Lorsque les données visées aux paragraphes 1er et 2 sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique, les contrôleurs de la navigation ont le droit de se faire communiquer, dans la forme demandée par eux, les données enregistrées sur ces supports d'information sous une forme lisible et intelligible.

§ 4. Lorsque les données visées au paragraphe 1er sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique à partir d'un lieu qui est soumis à la surveillance des contrôleurs de la navigation, un droit d'accès par voie électronique au système informatique ou à tout autre appareil électronique et à ces données doit être garanti aux contrôleurs de la navigation, le droit d'accès physique à l'intérieur du boîtier du système informatique ou de tout autre appareil électronique, ainsi qu'un droit de téléchargement et d'utilisation par voie électronique de ces données.

Les contrôleurs de la navigation bénéficient également des droits visés à l'alinéa précédent lorsque le lieu de conservation de ces données est situé dans un autre pays et que ces données sont accessibles en Belgique par voie électronique à partir d'un lieu qui est soumis au contrôle des contrôleurs de la navigation.

Les contrôleurs de la navigation veillent à assurer l'intégrité des données récoltées et du matériel auquel ils ont accès.

overleggen wanneer zij dit met het oog op het volbrengen van hun opdracht nodig achten, en overgaan tot het onderzoek ervan.

Zij beschikken eveneens over deze bevoegdheid met betrekking tot de gegevens die toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat.

Zij kunnen de nodige uitleg over de gegevens eisen.

§ 3. Wanneer de gegevens bedoeld in de paragrafen 1 en 2 toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat, hebben de scheepvaartcontroleurs het recht zich de op die informatiedragers geplaatste gegevens in een leesbare en verstaanbare vorm te doen voorleggen, in de door hen gevraagde vorm.

§ 4. Wanneer de gegevens bedoeld in paragraaf 1 toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat vanuit een plaats die aan het toezicht van de scheepvaartcontroleurs is onderworpen, moet aan de scheepvaartcontroleurs de vrije toegang langs elektronische weg tot het informaticasysteem of tot elk ander elektronisch apparaat en tot deze gegevens worden gewaarborgd, alsook de vrije fysieke toegang tot de binnenkant van de kast van het informaticasysteem of van elk ander elektronisch apparaat en het recht tot downloaden en gebruik langs elektronische weg van deze gegevens.

De scheepvaartcontroleurs genieten de in het vorige lid bedoelde rechten eveneens ingeval de plaats van bewaring van deze gegevens zich in een ander land bevindt en deze gegevens in België langs elektronische weg toegankelijk zijn vanuit een plaats die aan het toezicht van de scheepvaartcontroleurs is onderworpen.

De scheepvaartcontroleurs zien erop toe dat de integriteit van de verzamelde gegevens en van het materieel waartoe zij toegang hebben gewaarborgd is.

§ 5. Tout qui recourt à un système informatique ou à tout autre appareil électronique pour établir, tenir ou conserver les données visées au paragraphe 1er est tenu, lorsqu'il en est requis par les contrôleurs de la navigation, de leur communiquer, sans déplacement, les dossiers d'analyse, de programmation, de gestion et d'exploitation du système utilisé.

§ 6. Les contrôleurs de la navigation peuvent vérifier, au moyen du système informatique ou par tout autre appareil électronique, la fiabilité des données et traitements informatiques, en exigeant la communication de pièces spécialement établies en vue de présenter les données enregistrées sur les supports informatiques sous une forme lisible et intelligible.

§ 7. Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre des copies, sous n'importe quelle forme, des supports d'information visés aux paragraphes 1er et 2 ou des données qu'ils contiennent, ou se les faire fournir sans frais. Les contrôleurs de la navigation demandent de préférence une copie électronique.

Lorsqu'il s'agit des supports d'information visés au paragraphe 1er qui sont accessibles par un système informatique, les contrôleurs de la navigation peuvent, au moyen du système informatique ou par tout autre appareil électronique, effectuer des copies, dans la forme qu'ils souhaitent, de tout ou partie des données précitées.

§ 8. Sont considérés comme des supports d'information au sens du paragraphe 1er, alinéa 1er, les documents exigés par la loi ou en vertu de celle-ci devant se trouver à bord d'un navire, quelle que soit sa nationalité.

Art. 8.2.11. Immobilisation du navire

En cas de présomption sérieuse d'infractions telles que visées au titre 1, les contrôleurs de la navigation peuvent interdire au commandant de quitter les

§ 5. Wie een beroep doet op een informaticasysteem of op elk ander elektronisch apparaat ten einde de in paragraaf 1 bedoelde gegevens op te maken, bij te houden of te bewaren, moet op verzoek van de scheepvaartcontroleurs ter plaatse inzage geven van de dossiers met betrekking tot de analyses, de programma's, het beheer en de exploitatie van het gebruikte systeem.

§ 6. De scheepvaartcontroleurs mogen, door middel van het informaticasysteem of elk ander elektronisch apparaat, de betrouwbaarheid nagaan van de geïnformatiseerde gegevens en bewerkingen, door de overlegging ter inzage te vorderen van stukken die in het bijzonder zijn opgesteld ten einde de op informatiedragers geplaatste gegevens om te zetten in een leesbare en verstaanbare vorm.

§ 7. De scheepvaartcontroleurs mogen, in welke vorm ook, kopieën nemen van de in paragrafen 1 en 2 bedoelde informatiedragers of van de gegevens die zij bevatten, of zich deze kosteloos laten verstrekken. De scheepvaartcontroleurs vragen bij voorkeur een elektronische kopie.

Ingeval het informatiedragers bedoeld in paragraaf 1 betreft die toegankelijk zijn via een informaticasysteem mogen de scheepvaartcontroleurs, door middel van het informaticasysteem of elk ander elektronisch apparaat, in de door hen gewenste vorm kopieën maken van het geheel of een deel van voormelde gegevens.

§ 8. Als informatiedragers in de zin van paragraaf 1, eerste lid, worden beschouwd de door of krachtens de wet vereiste documenten die zich aan boord van een schip moeten bevinden, welke ook de nationaliteit ervan zij.

Art. 8.2.11. Aanhouding van het schip

Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld in titel 1 kunnen de scheepvaartcontroleurs de gezagvoerder

ports belges avec son navire, sauf si une garantie bancaire est fournie en caution sans frais pour l'autorité à concurrence du montant fixé par le Contrôle de la navigation. Ce montant ne peut pas excéder l'amende maximale pour les infractions, majorée des décimes additionnels. La garantie bancaire doit être fournie par une banque établie en Belgique.

L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, un règlement à l'amiable ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.

Art. 8.2.12. Saisie et mise sous scellés de supports d'information

Les contrôleurs de la navigation peuvent saisir ou mettre sous scellés les supports d'information visés à l'article 8.2.10, § 1er.

Ils disposent de ces compétences lorsque cela s'avère nécessaire à la recherche, à l'examen ou à l'établissement de la preuve d'infractions ou lorsque le danger existe que les infractions persistent avec ces supports d'information ou que de nouvelles infractions soient commises.

Lorsque la saisie est matériellement impossible, ces données, tout comme les données qui sont nécessaires pour pouvoir les comprendre, sont copiées sur des supports appartenant à l'autorité. En cas d'urgence ou pour des raisons techniques, il peut être fait usage des supports qui sont à la disposition des personnes autorisées à utiliser le système informatique.

Art. 8.2.13. Traduction de données

Lorsqu'ils l'estiment nécessaire en vue d'un contrôle, les contrôleurs de la navigation peuvent exiger une traduction des données visées à l'article 8.2.10, § 1er, dans une des langues

verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als waarborg een bankgarantie zonder kosten voor de overheid wordt verleend ten bedrage van de door de Scheepvaartcontrole vastgesteld bedrag. Dit bedrag mag de maximale geldboete voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen, niet overschrijden. De bankgarantie moet worden verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een met kracht van gewijsde beklede rechterlijke beslissing, een minnelijke schikking of een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging , naargelang het geval, wordt op de bankgarantie verhaald.

Art. 8.2.12. Beslag op en verzegeling van informatiedragers

De scheepvaartcontroleurs mogen de in artikel 8.2.10, § 1 bedoelde informatiedragers in beslag nemen of verzegelen.

Zij beschikken over deze bevoegdheden wanneer dit noodzakelijk is voor de opsporing, voor het onderzoek of voor het leveren van het bewijs van de inbreuken of wanneer het gevaar bestaat dat met deze informatiedragers de inbreuken worden voortgezet of nieuwe inbreuken zullen worden gepleegd.

Ingeval de inbeslagneming materieel onmogelijk is worden deze gegevens, evenals de gegevens noodzakelijk om deze te kunnen verstaan, gekopieerd op dragers, die toebehoren aan de overheid. In een noodgeval of om technische redenen, kan gebruik worden gemaakt van dragers die ter beschikking staan van personen die gerechtigd zijn om het informaticasysteem te gebruiken.

Art. 8.2.13. Vertaling van gegevens

Wanneer de in artikel 8.2.10, § 1 bedoelde gegevens zijn opgesteld in een andere taal dan een van de landstalen en wanneer zij zulks met het oog op het toezicht nodig achten kunnen de

nationales, si elles sont établies dans une autre langue qu'une des langues nationales.

Art. 8.2.14. Examen de marchandises

Les contrôleurs de la navigation peuvent soumettre, ou (faire) soumettre à un examen, toutes les matières ouvrées ou achevées, tous les produits et substances qui sont conservés, utilisés ou manipulés ou qu'ils trouvent aux endroits auxquels ils ont accès, et peuvent en (faire) prélever et emporter des échantillons aux fins d'analyse ou pour l'administration de la preuve d'une infraction, pourvu que les détenteurs de ces matières, produits et substances en soient avertis.

Le cas échéant, les détenteurs desdits produits, matières et substances doivent fournir les emballages nécessaires pour le transport et la conservation de ces échantillons.

Le Roi détermine les autres règles selon lesquelles ces échantillons sont prélevés, emportés et analysés ainsi que les autres modalités de l'agréation des personnes, physiques ou morales, compétentes pour exécuter les analyses.

Art. 8.2.15. Saisie et mise sous scellés de marchandises

Les contrôleurs de la navigation peuvent saisir ou mettre sous scellés, aux frais et aux risques du propriétaire, des biens mobiliers autres que des supports d'information, y compris le moyen de transport par lequel l'infraction a été perpétrée, ainsi que les biens immobiliers, que le contrevenant en soit propriétaire ou pas, qui sont soumis à leur contrôle ou par lesquels des infractions à la législation dont ils exercent la surveillance peuvent être constatées lorsque cela est nécessaire à l'établissement de la preuve de ces infractions ou lorsque le danger existe qu'avec ces biens, les infractions persistent ou que de nouvelles infractions soient commises.

Art. 8.2.16. Réalisation d'images

scheepvaartcontroleurs van die gegevens een vertaling eisen.

Art. 8.2.14. Onderzoek van goederen

De scheepvaartcontroleurs mogen alle bewerkte of afgewerkte goederen, producten en stoffen die bewaard, gebruikt of behandeld worden of die zij aantreffen op plaatsen waartoe zij toegang hebben, aan een onderzoek onderwerpen of doen onderwerpen en daarvan stalen nemen of doen nemen en deze meenemen voor ontleding of voor het leveren van het bewijs van de inbreuk, mits de houders van deze goederen, producten en stoffen daarvan op de hoogte te brengen.

In voorkomend geval moeten de houders van deze goederen, producten en stoffen de verpakkingen leveren die voor het vervoer en het behoud van die stalen nodig zijn.

De Koning bepaalt de nadere regelen voor het nemen, meenemen en ontleden van de stalen alsook de nadere regelen voor de erkenning van natuurlijke of rechtspersonen bevoegd om de ontledingen uit te voeren.

Art. 8.2.15. Beslag op en verzegeling van goederen

Ongeacht of de overtreder al dan niet de eigenaar van de betrokken goederen is, mogen de scheepvaartcontroleurs andere roerende goederen dan informatiedragers, met inbegrip van het vervoermiddel waarmee de overtreding is gepleegd alsook onroerende goederen, die aan hun toezicht zijn onderworpen of aan de hand waarvan inbreuken kunnen worden vastgesteld op de regelgeving op de naleving waarvan zij toezicht uitoefenen, op kosten en risico's van de eigenaar in beslag nemen of verzegelen wanneer zulks noodzakelijk is voor het leveren van het bewijs van deze inbreuken of het gevaar bestaat dat met deze goederen de inbreuken worden voortgezet of nieuwe inbreuken worden gepleegd.

Art. 8.2.16. Maken van beeldmateriaal

§ 1. Les contrôleurs de la navigation peuvent faire des constatations en réalisant des images, quel qu'en soit le support.

Ils peuvent également utiliser des images provenant de tiers pour autant que ces personnes aient fait ou obtenu ces images de façon légitime.

§ 2. Dans les espaces habités, les contrôleurs de la navigation peuvent uniquement faire des constatations au moyen d'images, quel qu'en soit le support, à la condition de disposer à cet effet d'une autorisation délivrée par le juge d'instruction. La demande d'obtention de cette autorisation adressée par l'inspecteur de la navigation au juge d'instruction doit au moins comprendre les données visées à l'article 8.2.9, § 3.

Cette autorisation du juge d'instruction police n'est toutefois pas requise dans les cas déterminés par la loi.

§ 3. Les constatations faites par les contrôleurs de la navigation au moyen des images qu'ils ont faites s'appliquent, et ce jusqu'à preuve du contraire, pour autant qu'il soit satisfait aux conditions suivantes :

1° les constatations doivent faire l'objet d'un procès-verbal de constatation d'une infraction faite au moyen d'images qui, outre les données mentionnées à l'article 8.2.23, doit également comprendre les données suivantes :

a) l'identité du membre du personnel ayant réalisé les images ;

b) le jour, la date, l'heure et la description exacte du lieu où les images ont été réalisées ;

c) l'identification complète de l'équipement technique ayant permis de réaliser les images ;

§ 1. De scheepvaartcontroleurs mogen vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager daarvan.

Zij kunnen eveneens beeldmateriaal van derden aanwenden, voor zover deze personen dit beeldmateriaal rechtmatig hebben gemaakt of verkregen.

§ 2. In bewoonde ruimten mogen de scheepvaartcontroleurs enkel vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager ervan, op voorwaarde dat zij hiertoe beschikken over een machtiging verleend door de onderzoeksrechter. Het verzoek dat de scheepvaartinspecteur aan de onderzoeksrechter richt om deze machtiging te verkrijgen, moet minstens de in artikel 8.2.9, § 3 bedoelde gegevens bevatten.

De machtiging van de onderzoeksrechter is niet vereist in de gevallen bij wet bepaald.

§ 3. Onder de volgende voorwaarden gelden de vaststellingen die de scheepvaartcontroleurs hebben gedaan door middel van het door hen gemaakte beeldmateriaal tot bewijs van het tegendeel:

1° de vaststellingen maken het voorwerp uit van een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk door middel van beeldmateriaal, dat naast de in artikel 8.2.23 vermelde gegevens de volgende gegevens moet bevatten:

a) de identiteit van het personeelslid dat het beeldmateriaal heeft gemaakt;

b) de dag, de datum, het uur waarop en de exacte beschrijving van de plaats waar het beeldmateriaal is gemaakt;

c) de volledige identificatie van het technische hulpmiddel waarmee het beeldmateriaal is gemaakt;

d) une description de ce qui est visible sur les images en question, ainsi que le lien avec l'infraction constatée ;

e) lorsqu'il s'agit d'une prise de vues d'un détail, une indication sur l'image permettant de déterminer l'échelle ;

f) une reproduction de l'image ou, si cela s'avère impossible, une copie sur un support en annexe du procès-verbal, ainsi qu'un aperçu complet de toutes les spécifications techniques nécessaires pour pouvoir examiner la copie de ces images ;

g) lorsqu'il y a plusieurs reproductions ou plusieurs supports, une numérotation de ces reproductions ou de ces supports, qui doit également apparaître dans la description correspondante dans le procès-verbal, de ce qui peut être observé sur les images ;

2° le support originel des images doit être conservé par le Contrôle de la navigation jusqu'à ce qu'un jugement ou un arrêt ayant acquis force de chose jugée ait été prononcé ou jusqu'à ce que la décision d'imposition par l'administration compétente d'une amende administrative ait obtenu force exécutoire ou jusqu'au classement sans suite de l'infraction par l'autorité de sanction.

Art. 8.2.17. Constat écrit des mesures

§ 1. Les saisies et mises sous scellés pratiquées en vertu des articles 8.2.12 et 8.2.15 ainsi que les mesures prises en exécution des articles 8.2.10, § 4, et 8.2.14 doivent faire l'objet d'un constat écrit.

Les mesures de recherche visées à l'article 8.2.10, § 1er, alinéa 4, et, le cas échéant, les mesures d'examen qui en résultent et qui sont effectuées à cet endroit, doivent également faire l'objet d'un constat écrit.

d) een beschrijving van wat op dat beeldmateriaal te zien is, alsook het verband met de vastgestelde inbreuk;

e) ingeval het gaat om een detailopname, een aanduiding op het beeldmateriaal waaruit de schaal blijkt;

f) een afdruk van het beeldmateriaal of, indien dit onmogelijk is, een kopie ervan op een drager als bijlage bij het proces-verbaal, alsook een volledige opgave van alle nodige technische specificaties om de kopie van dit beeldmateriaal te kunnen bekijken;

g) wanneer er verschillende afdrukken of dragers zijn, een nummering van deze afdrukken of deze dragers, die eveneens moet voorkomen in de ermee overeenstemmende beschrijving, in het proces-verbaal, van wat op het beeldmateriaal is te zien;

2° de originele drager van het beeldmateriaal wordt door de Scheepvaartcontrole bewaard totdat een in kracht van gewijsde gegaan vonnis of arrest is uitgesproken of totdat de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete van de sanctionerende overheid uitvoerbare kracht heeft gekregen of tot de seponering van de inbreuk door de sanctionerende overheid.

Art. 8.2.17. Schriftelijke vaststelling van maatregelen

§ 1. De inbeslagnemingen en de verzegelingen verricht op basis van de artikelen 8.2.12 en 8.2.15 en de maatregelen genomen ter uitvoering van de artikelen 8.2.10, § 4 en 8.2.14 moeten het voorwerp uitmaken van een schriftelijke vaststelling.

De in artikel 8.2.10, § 1, vierde lid bedoelde opsporingsmaatregelen en, in voorkomend geval, de onderzoeksmaatregelen die eruit voortvloeien en welke op die plaats worden uitgevoerd, moeten eveneens het voorwerp uitmaken van een schriftelijke vaststelling.

§ 2. Le constat écrit visé au paragraphe 1er est remis à la personne dont les intérêts sont concernés par les mesures, laquelle signe pour réception.

Si la personne concernée n'est pas présente, le constat écrit est déposé sur-le-champ. Une copie est également envoyée dans un délai de quatorze jours par envoi recommandé à la personne concernée.

§ 3. L'écrit visé au paragraphe 1er doit au moins mentionner :

1° la date et l'heure auxquelles les mesures sont prises ;

2° l'identité des contrôleurs de la navigation et la qualité en laquelle ils interviennent ;

3° les mesures prises ;

4° la reproduction du texte des articles 8.1.74 et 8.1.76 ;

5° les voies de recours contre les mesures.

Lorsque les mesures visées à l'alinéa 1er, 3°, concernent les mesures de recherche visées à l'article 8.2.10, § 1er, alinéa 4, et, le cas échéant, les mesures d'examen qui en découlent et qui ont été effectuées sur ce lieu, la description contient entre autres les données suivantes :

1° la description du lieu ou des lieux où ces mesures de recherche ou d'examen ont eu lieu ;

2° la réglementation dont la surveillance est exercée et à laquelle une infraction a été commise ou probablement commise et qui rend nécessaire ces mesures de recherche ou d'examen ;

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde schriftelijke vaststelling wordt overhandigd aan de persoon wiens belangen door de maatregelen worden getroffen, die tekent voor ontvangst.

Indien de betrokken persoon niet aanwezig is, wordt de schriftelijke vaststelling onmiddellijk achtergelaten. Binnen een termijn van veertien dagen wordt tevens bij een aangetekende zending aan de betrokken persoon een afschrift verzonden.

§ 3. Het in paragraaf 1 bedoelde geschrift moet minstens vermelden:

1° de datum en het uur waarop de maatregelen zijn genomen;

2° de identiteit van de scheepvaartcontroleurs en de hoedanigheid waarin zij optreden;

3° de genomen maatregelen;

4° de weergave van de tekst van de artikelen 8.1.74 en 8.1.76;

5° de rechtsmiddelen die tegen de maatregelen openstaan.

Wanneer de maatregelen bedoeld in het eerste lid, 3°, betrekking hebben op de in artikel 8.2.10, § 1, vierde lid bedoelde opsporingsmaatregelen en, in voorkomend geval, op de onderzoeksmaatregelen die eruit voortvloeien en welke op die plaats werden uitgevoerd, bevat de beschrijving onder meer de volgende gegevens:

1° de beschrijving van de plaats of de plaatsen waar deze opsporings- of onderzoeksmaatregelen hebben plaats gevonden;

2° de regelgeving op de naleving waarvan toezicht wordt uitgeoefend en waarop zich een inbreuk heeft voorgedaan of mogelijk heeft voorgedaan die de betrokken opsporings- of onderzoeksmaatregelen noodzakelijk maakt;

3° la liste des supports d'information visés à l'article 8.2.10, § 1er, qui ont été recherchés et, le cas échéant, qui ont été examinés sur place ;

4° la description des faits dont il ressort que les mesures de recherche ou les mesures d'examen visées ont eu lieu dans les cas et sous les conditions visés à l'article 8.2.10, § 1er, alinéa 4 ;

5° la justification du fait que le résultat poursuivi avec les mesures de recherche ou d'examen visées ne pouvait pas être atteint par d'autres mesures, moins contraignantes.

Art. 8.2.18. Préparation et remise d'actes

Les contrôleurs de la navigation peuvent préparer ou remettre tout acte et toute autre pièce en remplacement des actes et pièces mentionnés dans la réglementation applicable, moyennant accord de l'autorité responsable de la déliverane.

Art. 8.2.19. Devoirs des contrôleurs de la navigation

§ 1. Les contrôleurs de la navigation doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission, et ce, afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

§ 2. Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à une infraction aux dispositions de la réglementation dont ils exercent la surveillance, les contrôleurs de la navigation ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

3° de lijst van de informatiedragers bedoeld in artikel 8.2.10, § 1, die werden opgespoord en, in voorkomend geval, die ter plaatse werden onderzocht;

4° de beschrijving van de feiten waaruit blijkt dat de bedoelde opsporingsmaatregelen of onderzoeksmaatregelen zijn genomen in de gevallen en onder de voorwaarden bedoeld bij artikel 8.2.10, § 1, vierde lid;

5° de verantwoording van het feit dat het met de bedoelde opsporings- of onderzoeksmaatregelen beoogde resultaat niet kon worden bereikt met andere, minder ingrijpende maatregelen.

Art. 8.2.18. Opmaken en overhandigen van akten

De scheepvaartcontroleurs mogen elke akte en elk ander stuk opmaken of overhandigen ter vervanging van de in de toepasselijke regelgeving vermelde akten en stukken, mits de overheid verantwoordelijk voor de afgifte daarmee instemt.

Art. 8.2.19. Plichten van de scheepvaartcontroleurs

§ 1. De scheepvaartcontroleurs moeten de nodige maatregelen nemen ten einde het vertrouwelijk karakter te verzekeren van de gegevens van persoonlijke aard waarvan ze in de uitoefening van hun opdracht kennis hebben gekregen en ten einde te verzekeren dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun toezichtopdracht.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke machtiging van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een inbreuk op de bepalingen van de regelgeving op de naleving waarvan waarop zij toezicht uitoefenen, mogen de scheepvaartcontroleurs in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of van deze aangifte bekend maken.

§ 3. Les contrôleurs de la navigation ne peuvent avoir un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les entreprises ou institutions qu'ils sont chargés de contrôler.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation sont tenus de respecter, dans l'exécution de leur mission de surveillance, les prescriptions en matière de déontologie.

Le Roi détermine les prescriptions de la déontologie.

Art. 8.2.20. Collaboration avec d'autres services de police

§ 1. Dans l'exercice de leur mission, les contrôleurs de la navigation peuvent requérir l'assistance du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale. Ils peuvent également se faire assister par des experts.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent solliciter le concours des contrôleurs de la navigation.

§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire ou sur demande, les contrôleurs de la navigation communiquent les renseignements recueillis lors de leur enquête aux services de police et à d'autres membres du personnel de l'autorité chargés de la surveillance d'une autre réglementation applicable ou de l'application d'une autre réglementation, dans la mesure où ces renseignements peuvent intéresser ces derniers dans l'exercice de la surveillance dont ils sont chargés ou pour l'application d'une autre réglementation.

Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Les renseignements concernant des données médicales à caractère personnel ne peuvent être

§ 3. De scheepvaartcontroleurs mogen geen enkel rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben in de ondernemingen of instellingen waarop zij toezicht dienen uit te oefenen.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs moeten bij het uitvoeren van hun toezichtopdracht de voorschriften inzake de plichtenleer in acht nemen.

De Koning bepaalt de voorschriften van de plichtenleer.

Art. 8.2.20. Samenwerking met andere politiediensten

§ 1. In de uitoefening van hun ambt kunnen de scheepvaartcontroleurs de bijstand van het operationeel kader van de federale politie en van de lokale politie vorderen. Zij kunnen zich eveneens doen bijstaan door deskundigen.

§ 2. Met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden kunnen de politiediensten om de medewerking van de scheepvaartcontroleurs verzoeken.

§ 3. Wanneer zij zulks nodig achten of op aanvraag, delen de scheepvaartcontroleurs de inlichtingen die zij tijdens hun onderzoek hebben ingewonnen mee aan de politiediensten en andere personeelsleden van de overheid belast met het toezicht op de naleving van andere toepasselijke regelgeving of met de toepassing van een andere regelgeving, in de mate dat die inlichtingen laatstgenoemden bij de uitoefening van het toezicht waarmee zij belast zijn of voor de toepassing van een andere regelgeving kunnen aanbelangen.

Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste.

Inlichtingen betreffende medische gegevens van persoonlijke aard mogen slechts worden

communiqués ou utilisés que dans le respect du secret médical.

§ 4. Sans préjudice de l'article 44/1 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, tous les services de l'État, y compris les parquets et les greffes des cours et de toutes les juridictions, des provinces, des communes, des associations dont elles font partie, ainsi que des institutions publiques qui en dépendent, sont tenus, vis-à-vis des contrôleurs de la navigation et à leur demande, de leur fournir tous renseignements que ces derniers estiment utiles au contrôle du respect de la réglementation dont ils sont chargés, ainsi que de leur produire, pour en prendre connaissance, tous les supports d'information et de leur en fournir des copies sous n'importe quelle forme.

Tous les services précités sont tenus de fournir sans frais ces renseignements et ces copies.

Toutefois, tous les renseignements et tous les supports d'information recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

§ 5. Les contrôleurs de la navigation, ainsi que tous les membres du personnel de l'autorité chargés de la surveillance d'une autre réglementation, peuvent utiliser les renseignements obtenus en vertu du § 3 ou 4 pour l'exercice de toutes les missions concernant la surveillance dont ils sont chargés.

Art. 8.2.21. Redevances

Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de redevances, en contrepartie de la prestation de services par le Contrôle de la navigation, une redevance peut être prélevée , dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevalble à l'Etat.

meegedeeld of gebruikt met inachtneming van het medisch beroepsgeheim.

§ 4. Onverminderd artikel 44/1 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, moeten alle overheidsdiensten , met inbegrip van de parketten, de griffies van de hoven en van alle rechtscolleges, de politie, de provincies, de gemeenten, de verenigingen waartoe ze behoren, alsook de overheidsinstellingen die ervan afhangen, aan de scheepvaartcontroleurs, op hun verzoek, alle inlichtingen verschaffen die laatstgenoemden nuttig achten voor het toezicht op de naleving van de regelgeving waarmee zij belast zijn, alsook gelijk welke informatiedragers ter inzage overleggen en kopieën ervan verstrekken, onder gelijk welke vorm.

Alle voornoemde diensten moeten die inlichtingen en die kopieën kosteloos verstrekken.

De inlichtingen en informatiedragers verzameld tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid mogen evenwel enkel worden meegedeeld met de uitdrukkelijke machtiging van de rechterlijke overheid.

§ 5. De scheepvaartcontroleurs, alsook alle personeelsleden van de overheid belast met het toezicht op de naleving van een andere regelgeving, mogen de inlichtingen verkregen op grond van § 3 of 4 gebruiken voor de uitoefening van alle opdrachten betreffende het toezicht waarmee ze belast zijn.

Art. 8.2.21. Retributies

Onverminderd bijzondere bepalingen betreffende de heffing van retributies, kan voor de verlening van diensten door de Scheepvaartcontrole een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Section 2 – Procès-verbaux

Art. 8.2.22. Auditions

Dans la mesure où ils ne s'appliquent pas d'eux-mêmes, les articles 28*quinquies*, § 2 et 47*bis* du Code d'instruction criminelle sont appliqués par analogies par les contrôleurs de la navigation à chaque audition et à chaque interrogatoire.

Art. 8.2.23. Données à reprendre

Tout procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents contient au moins les données suivantes :

1° l'identité du fonctionnaire verbalisant ;

2° la disposition en vertu de laquelle le fonctionnaire verbalisant est compétent pour agir ;

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.

Le Roi peut établir des prescriptions générales de forme applicables aux procès-verbaux de constatation d'une infraction.

Art. 8.2.24. Envoi

De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.

Afdeling 2 – Processen-verbaal

Art. 8.2.22. Verhoren

In de mate dat zij niet uit zichzelf van toepassing zijn, worden de artikelen 28*quinquies*, § 2 en 47*bis* van het Wetboek van Strafvordering door de scheepvaartcontroleurs op overeenkomstige wijze toegepast op elk verhoor en elke ondervraging.

Art. 8.2.23. Op te nemen gegevens

Elk proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten bevat minstens de volgende gegevens:

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.

De Koning kan voor de processen-verbaal tot vaststelling van een inbreuk algemene vormvoorschriftenregels vaststellen .

Art. 8.2.24. Verzending

§ 1. Le procès-verbal constatant une infraction est transmis au Ministère public.

Un exemplaire du procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents est transmis à l'autorité sanctionnante visée à l'article 8.3.2.

§ 2. Une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 5.2.1 à 5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents est en outre transmise sur-le-champ à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

Art. 8.2.25. 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.

À 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.

Art. 8.2.26. Force probante

§ 1. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant que, conformément à l'article 8.2.25, 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.

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

§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt overgezonden aan het Openbaar Ministerie.

Een exemplaar van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bezorgd aan de sanctionerende overheid bedoeld in artikel 8.3.2.

§ 2. Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de ISPS-Verordening, op de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bovendien onverwijld verzonden aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

Art. 8.2.25. 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.

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.

Art. 8.2.26. Bewijskracht

§ 1. De processen-verbaal die opgemaakt zijn door de scheepvaartcontroleurs hebben bewijskracht tot het tegendeel bewezen is, voor zover overeenkomstig artikel 8.2.25, 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.

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

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.

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 8.2.5 à 8.2.18 et 8.2.20, § 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.

Section 3 – Compétences particulières

Sous-section 1 – Navires

Art. 8.2.27. Jaugeage des navires

§ 1. Tout navire de mer belge ou étranger doit se soumettre à l'inspection décidée par les contrôleurs de la navigation.

§ 2. L'inspection par les contrôleurs de la navigation a pour seul objet de vérifier si :

1° le navire de mer est pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 2.2.10, alinéa 2 ;

2° les caractéristiques principales du navire de mer correspondant aux indications portées sur le certificat de jaugeage se trouvant à bord.

§ 3. Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire de mer diffèrent des indications portées sur le certificat 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.

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 artikelen 8.2.5 tot 8.2.18 en 8.2.20, § 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.

Afdeling 3 – Bijzondere bevoegdheden

Onderafdeling 1 – Schepen

Art. 8.2.27. Scheepsmeting

§ 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:

1° het zeeschip voorzien is van een geldige meetbrief zoals in artikel 2.2.10, tweede lid bepaald;

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

jaugeage, de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, les contrôleurs de la navigation en informent immédiatement l'État dont le navire de mer bat pavillon.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser tout navire qui enfreint les articles 2.2.1 à 2.2.15 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents. Ils décident de la libération du navire dès qu'il est satisfait aux conditions qu'ils ont imposées.

Art. 8.2.28. Sécurité des navires

§ 1. Les contrôleurs de la navigation peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.3.1 à 2.3.17 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire, ainsi que l'exécution de certains travaux.

§ 2. Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux contrôleurs de la navigation et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

§ 3. Les contrôleurs de la navigation ont le droit d'arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions légales ou réglementaires en matière de sécurité des navires, de l'immobiliser ou de lui refuser l'accès à un port belge.

Lorsque les conditions légales et réglementaires sont remplies, mais que des présomptions graves font croire que le navire ne pourrait pas naviguer sans compromettre la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou l'environnement marin, les contrôleurs de la navigation pourraient également l'arrêter. À l'égard d'un navire belge, il n'est fait usage de ce droit qu'avec l'autorisation préalable du président du Conseil d'enquête maritime.

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 artikelen 2.2.1 tot 2.2.15 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. 8.2.28. Scheepsveiligheid

§ 1. De scheepvaartcontroleurs kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van door hen bepaalde werken.

§ 2. Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de scheepvaartcontroleurs en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

§ 3. De scheepvaartcontroleurs hebben het recht elk zeeschip dat niet aan de wettelijke of reglementaire voorwaarden inzake de scheepsveiligheid voldoet, aan te houden of het de toegang tot een Belgische haven te ontzeggen.

Indien de wettelijke en reglementaire voorwaarden wel vervuld zijn, doch ernstige vermoedens niettemin doen aannemen dat het zeeschip niet kan varen zonder de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar te brengen, mogen de scheepvaartcontroleurs het zeeschip eveneens ophouden. Ten aanzien van een Belgisch zeeschip wordt van dat recht alleen gebruik gemaakt nadat de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart daartoe machtiging heeft verleend.

Sauf dans des cas urgents, les contrôleurs de la navigation n'exercent le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire de mer bat le pavillon, des mesures à prendre et des motifs de l'intervention.

Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs het in deze paragraaf bedoeld recht ten aanzien van vreemde zeeschepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het zeeschip de vlag voert, is ingelicht over de te nemen maatregelen en de redenen welke daartoe aanleiding hebben gegeven.

Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Le navire est libéré aussitôt que les conditions requises ont été remplies à la satisfaction des contrôleurs de la navigation.

Het zeeschip wordt vrijgelaten zodra de gestelde voorwaarden zijn vervuld ten genoegen van de scheepvaartcontroleurs.

Notification des décisions prises en la matière est donnée aux contrôleurs de la navigation, qui procèdent à l'arrêt ou à la libération du navire.

Van de ter zake genomen beslissingen wordt kennis gegeven aan de bevoegde scheepvaartcontroleurs, die het zeeschip ophouden of vrijlaten.

§ 4. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée aux contrôleurs de la navigation ou au fonctionnaire consulaire belge s'il estime que le navire de mer n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues.

§ 4. Indien de bemanning oordeelt dat het zeeschip niet alle nodige waarborgen van veiligheid oplevert, mag zij te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift richten aan de scheepvaartcontroleurs zijn of de Belgische consulaire ambtenaar richten.

Ces autorités doivent entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

Deze overheden moeten de bemanning horen alvorens de maatregelen te treffen welke de omstandigheden vereisen.

§ 5. En cas de refus d'un certificat quelconque ou d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire de mer a été immobilisé ou s'est vu refuser l'accès à un port belge en vertu du paragraphe 3, les contrôleurs de la navigation ou le fonctionnaire consulaire belge dressent un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, à la personne que la décision peut intéresser.

§ 5. Ingeval een of ander certificaat of een toelating tot afvaart wordt geweigerd dan wel een zeeschip op grond van paragraaf 3 wordt aangehouden of de toegang tot een Belgische haven ontzegd wordt, maken de scheepvaartcontroleurs of de Belgische consulaire ambtenaar, een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan binnen vierentwintig uren na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan degene wie deze beslissing kan aangaan.

§ 6. Dans les quatorze jours qui suivent l'envoi de la copie du procès-verbal motivé conformément au paragraphe 5, l'appel contre les décisions visées aux paragraphes 3 et 5 peut être interjeté.

§ 6. Binnen veertien dagen na de verzending van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig paragraaf 5, kan tegen de in paragrafen 3 en 5 bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld.

L'appel est introduit par le demandeur ou le porteur du certificat et, dans les cas d'immobilisation, d'interdiction de départ ou de refus d'accès à un port belge, par le capitaine ou le propriétaire par le biais d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Het beroep wordt ingesteld door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in de gevallen van aanhouding, verbod tot afvaart of ontzegging van toegang tot een Belgische haven, door de kapitein of de scheepseigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Sous-section 2 – Armateurs

Onderafdeling 2 – Reders

Art. 8.2.29. Assurance obligatoire contre les créances maritimes

Toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de la juridiction belge, conformément aux dispositions en matière du contrôle par l'État du port en exécution des articles 2.3.1 à 2.3.17 du présent code, comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat d'assurance visé à l'article 3.2.5.

Si le certificat d'assurance visé à l'article 3.2.5 ne se trouve pas à bord et sans préjudice des dispositions en matière du contrôle par l'État du port en exécution des articles 2.3.1 à 2.3.17 du présent code qui prévoient l'immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité ou de préservation du milieu marin sont en jeu, les contrôleurs de la navigation peuvent prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission européenne, aux autres États membres de l'Espace économique européen et à l'État du pavillon concerné. La promulgation de cette décision d'expulsion ou d'une décision d'expulsion par un autre État membre de l'Espace économique européen conformément à l'article 5, alinéa 2, de la Directive 2009/20/CE a pour effet que l'accès de ce navire aux ports belges est refusé jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat d'assurance visé à l'article 3.2.5.

Si une décision d'expulsion est prononcée, le Contrôle de la navigation dresse un procès-verbal

Art. 8.2.29. Verplichte verzekering tegen maritieme vorderingen

Elke inspectie van een schip in een haven die onder de Belgische rechtsbevoegdheid valt, overeenkomstig de bepalingen inzake havenstaatcontrole vastgesteld in uitvoering van de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 van dit wetboek, houdt mede in dat wordt nagegaan of zich aan boord een verzekeringscertificaat als bedoeld in artikel 3.2.5 aan boord bevindt.

Ingeval het in artikel 3.2.5 bedoelde verzekeringscertificaat zich niet aan boord bevindt en onverminderd de bepalingen inzake havenstaatcontrole vastgesteld in uitvoering van de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 van dit wetboek welke voorzien in de aanhouding van schepen ingeval de veiligheid of de vrijwaring van het mariene milieu in gevaar is, kunnen de scheepvaartcontroleurs tegen het schip een verwijderingsbevel uitvaardigen, waarvan de Europese Commissie, de andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte en de betrokken vlagstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van dergelijk verwijderingsbevel of van een verwijderingsbevel door een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte overeenkomstig artikel 5, lid 2 van Richtlijn 2009/20/EG heeft tot gevolg dat het schip niet wordt toegelaten tot de Belgische havens totdat de scheepseigenaar het in artikel 3.2.5 bedoelde verzekeringscertificaat voorlegt.

Ingeval een verwijderingsbevel wordt uitgevaardigd, stelt de Scheepvaartcontrole een

motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé, un appel peut être introduit contre les décisions visées aux alinéas précédents. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Art. 8.2.30. Assurance obligatoire-PAL

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 3.2.1 à 3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents, ou pour lequel la preuve visée par l'article 3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article 3.2.4, ou lui refuser l'accès à un port belge ou à la mer territoriale belge. Sauf dans des cas urgents, les contrôleurs de la navigation n'exercent le droit, prévu au présent alinéa, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire bat le pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt qu'il est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction des contrôleurs de la navigation.

Si une autorisation de départ est refusée ou si un navire est immobilisé ou s'est vu refuser l'accès à un port belge ou à la mer territoriale belge, le Contrôle de la navigation ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

met redenen omkleed proces-verbaal op waarvan binnen vierentwintig uren na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan de kapitein of aan de scheepseigenaar.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal kan tegen de in de vorige leden bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld. Het beroep wordt door de kapitein of de scheepseigenaar ingesteld door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart ,waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 8.2.30. Verplichte PAL-verzekering

De scheepvaartcontroleurs kunnen elk schip dat niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 3.2.1 tot 3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of waarvoor niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 3.2.5, § 2, of dat niet verzekerd is overeenkomstig artikel 3.2.4, aanhouden of het de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale zee ontzeggen. Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs het in dit lid bedoeld recht ten aanzien van vreemde schepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het schip wordt vrijgelaten zodra het schip ten genoegen van de scheepvaartcontroleurs in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.

Ingeval een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip wordt aangehouden of de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale zee wordt ontzegd, maakt de Scheepvaartcontrole of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar, een met redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan binnen vierentwintig uur na

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un appel peut être introduit contre les décisions visées aux alinéas précédents. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan de kapitein of de scheepseigenaar.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan tegen de in de vorige leden bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld . Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of de scheepseigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 8.2.31. Surveillance relative à la protection des passagers

Tout capitaine, tout propriétaire de navire et tout exploitant de terminal doivent fournir aux contrôleurs de la navigation les renseignements nécessaires lors de la surveillance du respect du Règlement concernant les droits des passagers et leur apporter l'aide qu'ils estiment nécessaire à la réalisation de leur mission.

Art. 8.2.31. Toezicht in verband met passagiersbescherming

Iedere kapitein, iedere scheepseigenaar en iedere terminalexploitant moet de scheepvaartcontroleurs bij het toezicht op de naleving van de Passagiersrechtenverordening de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Sous-section 3 – Milieu marin

Onderafdeling 3 – Marien milieu

Art. 8.2.32. Directives relatives aux navires

§ 1. 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 5.3.1 à 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.

Art. 8.2.32. 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 artikelen 5.3.1 tot 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. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont plus particulièrement compétents pour vérifier :

§ 2. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn in het bijzonder bevoegd om na te gaan of:

1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 5.3.7 ;

1° een schip voorzien is van een geldig certificaat overeenkomstig artikel 5.3.7;

2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 5.3.8 ;

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.

Art. 8.2.33. Obligations des commandants et des gestionnaires de sites

À sa demande, le commandant d'un navire battant pavillon belge ou étranger est tenu de fournir aux fonctionnaires dans l'exercice de leurs missions légales et aux personnes qui les accompagnent un accès convenable et sûr au navire et à ses cales. Par ailleurs, le commandant, à la demande de ces personnes, procure les renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord.

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

Art. 8.2.34. Surveillance des navires étrangers

§ 1. Un navire battant pavillon étranger qui, en vertu de la Convention MARPOL, doit être muni d'un certificat, peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un contrôleur de la navigation en vue de vérifier si le navire est pourvu d'un certificat valable.

Si un navire visé au premier alinéa n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il y a des raisons fondées d'admettre que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire ne sont pas conformes aux données du certificat, le navire peut être soumis à

2° een dagboek als vereist in artikel 5.3.8 wordt bijgehouden;

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.

Art. 8.2.33. Verplichtingen van gezagvoerders en beheerders van plaatsen

De gezagvoerder van een schip dat de Belgische of een vreemde vlag voert is verplicht de ambtenaren in uitoefening van hun wettelijke opdrachten en de personen die hen vergezellen desgevraagd behoorlijke en veilige toegang tot het schip en zijn ruimen te verschaffen. Voorts verschaft de gezagvoerder, op verzoek van die personen, de inlichtingen, middelen en hulp die zij met het oog op de uitvoering van het onderzoek aan boord redelijkerwijze nodig achten.

Eenieder die belast is met het dagelijks beheer van een bedrijf of verantwoordelijk is voor een ligplaats of andere plaatsen waartoe de scheepvaartcontroleurs en de personen die hen vergezellen toegang hebben, is verplicht hen de inlichtingen, middelen en hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Art. 8.2.34. Toezicht op vreemde schepen

§ 1. Een vreemd schip dat krachtens het MARPOL-Verdrag een certificaat behoeft, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door een scheepvaartcontroleur ten einde na te gaan of het schip van een geldig certificaat voorzien is.

Ingeval een in het eerste lid bedoeld schip niet van een geldig certificaat is voorzien of ingeval er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de bouw, inrichting of uitrusting van het schip niet in overeenstemming is met de gegevens van het certificaat, kan het schip door een

une inspection plus approfondie par un contrôleur de la navigation.

Un navire battant pavillon étranger qui ne doit pas être muni d'un certificat conformément à la Convention MARPOL peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un contrôleur de la navigation en vue de vérifier s'il est construit, aménagé et équipé de façon à pouvoir appareiller sans danger de pollution du milieu marin.

L'alinéa 3 est également applicable à un navire battant le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention MARPOL.

§ 2. Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les contrôleurs de la navigation et éventuellement les membres du personnel de la Police de la navigation entreprendront une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'OMI. À la demande exclusive d'un État côtier qui n'est pas membre de l'Espace économique européen ou de l'État du pavillon, cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre État côtier. Les contrôleurs de la navigation peuvent se faire assister d'experts.

Si l'inspection visée à l'alinéa 1er révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 5.3.5, les autorités compétentes belges et de l'État du pavillon du navire et des autres États concernés sont informées.

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

1° si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre État membre de l'Espace économique européen, une coopération étroite à l'inspection visée au paragraphe 2 avec cet Etat membre est

scheepvaartcontroleur worden onderworpen aan een nader onderzoek.

Een vreemd schip dat geen certificaat behoeft overeenkomstig het MARPOL-Verdrag, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door scheepvaartcontroleur ten einde na te gaan of het schip zodanig is gebouwd, ingericht en uitgerust dat het zonder gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu naar zee kan vertrekken.

Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op het schip dat de vlag voert van een Staat die geen Partij is bij het MARPOL-Verdrag.

§ 2. Ingeval op grond van onregelmatigheden of van inlichtingen een vermoeden bestaat dat een vreemd schip dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshore-terminal ligt, schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de scheepvaartcontroleurs en desgevallend de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtsnoeren van de IMO. Op uitsluitend verzoek van een kuststaat die geen lidstaat is van de Europese Economische Ruimte of van de vlagstaat wordt deze bevoegdheid uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit. De scheepvaartcontroleurs kunnen zich doen bijstaan door deskundigen.

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel 5.3.5, worden de bevoegde Belgische overheden en die van de vlagstaat en andere betrokken Staten gewaarschuwd.

§ 3. Ingeval het van de lozing verdachte schip geen Belgische haven aanloopt, zijn onderstaande bepalingen van toepassing:

1° ingeval de volgende aanloophaven van het schip een haven in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte is, wordt met die lidstaat nauw bij de in paragraaf 2 bedoelde

établie et la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question est prise conjointement avec cet Etat membre ;

2° si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un État non membre de l'Espace économique européen, les autorités compétentes de l'État du prochain port d'escale du navire sont informées du rejet présumé et il leur est demandé de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation, les membres du personnel de la Police de la navigation, les commandants de navires patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution. Ils peuvent se faire assister par des experts.

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

§ 6. Lorsqu'elles interviennent en vertu du paragraphes 4 ou 5 à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les personnes compétentes se conforment aux règles suivantes :

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

inspectie samengewerkt, en wordt samen met die lidstaat beslist over passende maatregelen ten aanzien van die lozing;

2° ingeval de volgende aanloophaven van het schip een haven is in een Staat die geen lid is van de Europese Economische Ruimte, worden de bevoegde overheden van de Staat van de volgende aanloophaven van het schip ingelicht over de vermoedelijke lozing, en verzocht om ten aanzien van die lozing passende maatregelen te nemen.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs, de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een vreemd schip een onderzoek instellen wanneer dat schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusieve economische zone, ten einde na te gaan of in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen.

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

§ 6. Wanneer zij op grond van paragrafen 4 of 5 optreden ten opzichte van een schip dat een vreemde vlag voert, leven de bevoegde personen de volgende regels na:

1° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat een schip een overtreding heeft begaan in de territoriale zee, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan het schip in de territoriale zee worden

belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement visé à l'article 8.1.67, § 7 ;

2° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a commis une infraction dans la zone économique exclusive, ils peuvent lui demander de communiquer tous les renseignements qui sont nécessaires pour établir si l'infraction a bel et bien été commise, de même que l'identité du navire, son port d'attache ainsi que sa dernière et sa prochaine escale ;

3° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet suffisamment grave pour être en contravention avec la Convention MARPOL, ils peuvent, à l'intérieur de la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire s'il a refusé de communiquer des renseignements ou si les renseignements fournis par le navire sont en contradiction flagrante avec les faits et que les circonstances justifient une telle inspection ;

4° en présence d'éléments de preuve objectifs et manifestes que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet illicite grave, qui a causé ou risque de causer des dommages importants au milieu marin ou aux intérêts côtiers de la Belgique, le navire peut être immobilisé dans la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale et conduit dans un port belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement visé à l'article 8.1.67, § 7 ;

5° en cas de rejets d'hydrocarbures, le 3° ci-dessus s'applique d'office dès que des traces visibles de rejet apparaissent dans ou à la surface de l'eau aux environs immédiats du navire ou dans son sillage, et le 4° ci-dessus s'applique d'office dès que les premières estimations font apparaître que le rejet contient plus de mille litres d'hydrocarbures.

aangehouden of naar een Belgische haven worden opgebracht. De aanhouding wordt opgeheven zodra de in artikel 8.1.67, § 7 bedoelde borgsom wordt gestort;

2° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat het schip een overtreding heeft begaan in de exclusieve economische zone, kunnen zij het schip vragen alle inlichtingen mee te delen die nodig zijn om vast te stellen of zich wel degelijk een overtreding heeft voorgedaan, alsook de identiteit van het schip, zijn haven van registratie, en zijn laatste en volgende aanloophaven;

3° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een lozing welke ernstig genoeg is om in strijd te zijn met het MARPOL-Verdrag, en het schip heeft geweigerd inlichtingen te verstrekken of de door het schip verstrekte informatie zeer duidelijk afwijkt van de feitelijke situatie en de omstandigheden kunnen zij in de exclusieve economische zone of de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip;

4° ingeval duidelijke objectieve bewijselementen voorhanden zijn dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een ernstige lozing, die aanleiding geeft tot grote schade of het risico op grote schade aan het mariene milieu of de Belgische kustbelangen, kan het schip in de exclusieve economische zone of de territoriale zee worden aangehouden en naar een Belgische haven worden opgebracht. De aanhouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de in artikel 8.1.67, § 7 bedoelde borgsom wordt gestort;

5° bij koolwaterstoffenlozingen is het bepaalde onder 3° ambtshalve van toepassing van zodra zichtbare sporen van lozing in het water of aan het wateroppervlak te voorschijn komen in de onmiddellijke nabijheid van het schip of in zijn kielzog en is het bepaalde in 4° ambtshalve van toepassing van zodra uit een eerste schatting blijkt

dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

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

6° de overheden van de vlagstaat worden van elk geval op de hoogte gebracht.

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

Ter vaststelling van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden kan de overheid alle middelen van bewijs aanwenden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

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

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

§ 7. En cas d'enquête en mer à bord de navires, leur sécurité et la sécurité de la navigation maritime ne peuvent pas être mises en danger et le milieu marin ne peut être exposé à aucun risque déraisonnable. Les navires peuvent à cette fin être obligés de se rendre à un lieu de mouillage sûr en mer et peuvent être conduits dans un port.

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

Art. 8.2.35. Information à d'autres États et à la Commission européenne

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction au sens de l'article 5.3.5 ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer des dommages imminents, en informe immédiatement les autres États membres de l'Espace économique européen susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission européenne.

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction au sens de l'article 5.3.5, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un autre État membre de l'Espace

Art. 8.2.35. Verwittiging van andere Staten en de Europese Commissie

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel 5.3.5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd en dat hierdoor acute schade is veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, brengt daar de andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte die aan deze schade zouden kunnen worden blootgesteld, alsook de Europese Commissie, onmiddellijk van op de hoogte.

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel 5.3.5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd dat mogelijkerwijs onder de rechtsmacht van een andere lidstaat van

économique européen, en informe immédiatement ce dernier.

Art. 8.2.36. Poursuite pénale dans l'État du pavillon

L'État du pavillon et tous les autres États concernés sont informés sans délai, par l'intermédiaire de leurs représentants diplomatiques, des mesures prises conformément aux articles 5.3.1 à 5.3.12 et 8.2.32 à 8.2.41 et des mesures qui peuvent découler des poursuites pénales.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 8.3.30, 2°, est suspendue à la demande explicite de l'État du pavillon, à condition que, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, l'État du pavillon entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes, et qu'à titre de preuve, il mette à la disposition de l'État belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'État du pavillon sont menées à leur terme, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et l'engagement d'une poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article 8.1.67, §§ 7 à 8, et le cas échéant, la garantie bancaire mentionnée à l'article 8.2.11, sont levés.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejet donnant lieu à un dommage important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'État du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires.

Art. 8.2.37. Immobilisation de navires belges

de Europese Economische Ruimte valt, brengt deze lidstaat daarvan onmiddellijk op de hoogte.

Art. 8.2.36. Strafvervolging in de vlagstaat

De vlagstaat en alle andere betrokken Staten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de maatregelen die overeenkomstig de artikelen 5.3.1 tot 5.3.12 en 8.2.32 tot 8.2.41 zijn genomen en van de maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen.

Een strafrechtelijke vervolging op grond van artikel 8.3.30, 2° wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlagstaat geschorst, op voorwaarde dat deze laatste binnen de zes maanden, te rekenen vanaf de datum van de oorspronkelijke rechtsvervolging, zelf tot de strafrechtelijke vervolging overgaat voor dezelfde aanklachten en hij, ten bewijze hiervan, aan de Belgische Staat een volledig dossier over de zaak en de akten van rechtsvervolging ter beschikking stelt. Wanneer de door de vlagstaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolging in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsters met betrekking tot de lozing, de analyse van deze monsters en het instellen van een rechtsvervolging, wordt de in artikel 8.1.67, § 7 tot 8 vermelde borgsom en desgevallend de in artikel 8.2.11 vermelde bankgarantie vrijgegeven.

Een strafrechtelijke vervolging in België kan niet worden geschorst ingeval van een lozing die aanleiding geeft tot grote schade aan de Belgische kustbelangen of ingeval de vlagstaat reeds eerder geen gevolg heeft gegeven aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen.

Art. 8.2.37. Aanhouding van Belgische schepen

Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation peuvent immobiliser un navire belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables requis en vertu de l'article 5.3.7 ;

2° s'ils constatent que le navire ne satisfait pas aux conditions requises pour l'obtention de ces certificats ;

3° lorsqu'il s'agit d'un navire n'appartenant pas à l'une des catégories visées à l'article 5.3.7, § 1er, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

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. 8.2.38. Immobilisation de navires étrangers

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 ;

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 ;

4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'État du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet État en exécution de la Convention MARPOL ;

De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie kunnen een Belgisch schip aanhouden:

1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens artikel 5.3.7 vereiste geldige certificaten;

2° ingeval zij vaststellen dat het niet voldoet aan de voor de verkrijging van die certificaten gestelde eisen;

3° ingeval het een schip betreft dat niet behoort tot een in artikel 5.3.7, § 1 bedoelde categorie en het zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.

Het aangehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

Art. 8.2.38. Aanhouding van vreemde schepen

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;

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;

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° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un État côtier, Partie à la Convention MARPOL, pour des infractions aux dispositions de la Convention MARPOL commises dans des eaux sous la juridiction de cet État.

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 5.3.10 ;

7° dans le cas où le navire n'est pas doté du numéro d'identification OMI visé à l'article 5.3.6, § 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.

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'État dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le Gouvernement de l'État 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.

Art. 8.2.39. Dispenses

§ 1. Dans des cas particuliers, les contrôleurs de la navigation peuvent accorder à un navire non muni d'un certificat valable, tel que déterminé à l'article 5.3.7, une dispense de l'interdiction visée à l'article 5.3.11 :

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 5.3.10;

7° ingeval het schip niet is voorzien van het in artikel 5.3.6, § 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.

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.

Art. 8.2.39. Ontheffingen

§ 1. In bijzondere gevallen kunnen de scheepvaartcontroleurs een schip dat niet is voorzien van een geldig certificaat als bepaald in artikel 5.3.7, van het in artikel 5.3.11 bedoelde verbod ontheffing verlenen:

1° s'ils ont constaté que le navire répond aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat ;

2° si le navire ne répond pas aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat, pour lui permettre de se rendre au port de réparation approprié le plus proche en vue d'y pourvoir au nécessaire.

§ 2. Le Roi fixe les conditions auxquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution des articles 5.3.1 à 5.3.12 portant sur la construction, l'aménagement, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire.

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

Art. 8.2.40. Procès-verbaux

Si le certificat visé à l'article 5.3.7 est refusé ou si un navire est immobilisé en application de l'article 8.2.37 ou 8.2.38, les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation dressent un procès-verbal. Une copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire.

Les infractions aux dispositions de l'article 5.3.5 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation, qui sont visées à l'article 8.2.34, §§ 2 à 7, sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, batelier ou propriétaire du navire ou, quand il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la

1° ingeval zij hebben vastgesteld dat het schip voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde voorwaarden;

2° ingeval het schip niet voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen, ten einde het in staat te stellen zich naar de dichtstbijzijnde geschikte herstellingshaven te begeven met het doel aldaar in het ontbrekende te voorzien.

§ 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder scheepvaartcontroleurs in bijzondere omstandigheden ontheffing kunnen verlenen van de toepassing van bepalingen van de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van de artikelen 5.3.1 tot 5.3.12 die betrekking hebben op de bouw, inrichting, uitrusting of werking van een schip.

Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffing kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

Art. 8.2.40. Processen-verbaal

Ingeval het in artikel 5.3.7 bedoelde certificaat wordt geweigerd of ingeval een schip wordt aangehouden op grond van artikel 8.2.37 of 8.2.38, stellen de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een proces-verbaal op. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uren na de beslissing toegezonden aan de kapitein dan wel aan de scheepseigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van het schip.

Van de inbreuken op het artikel 5.3.5 en van het zich verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de aanhouding, als bedoeld in artikel 8.2.34, § 2 tot 7 wordt een proces-verbaal opgemaakt dat bewijswaarde heeft tot het tegendeel is bewezen. Binnen de 15 dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt een afschrift gezonden aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar of, ingeval het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of

représentation diplomatique de l'État dont ils sont les ressortissants.

Art. 8.2.41. Recours

Dans les quatorze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 8.2.40, alinéa 1er, un recours peut être introduit contre la décision du Contrôle de la navigation ou de la Police de la navigation. Les personnes visées à l'article 8.2.40, alinéa 1er, peuvent introduire un recours, par le dépôt d'une requête motivée adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime. Le recours n'est pas suspensif.

L'intéressé ou son conseil est entendu à sa demande par le Conseil d'Enquête maritime.

La décision du Conseil d'Enquête maritime est notifiée à l'intéressé.

Sous-section 4 – Recyclage des navires

Art. 8.2.42. Recyclage des navires

Les contrôleurs de la navigation effectuent la recherche et la constatation des infractions commises au Règlement SRC conformément aux dispositions du présent code en matière de sécurité de navires.

Chapitre 2 – La Police de la navigation

Art. 8.2.43. Organisation et compétences générales

§ 1. La Police de la navigation exerce la police des eaux dans les eaux belges.

§ 2. La police des eaux englobe :

1° le contrôle du respect de tous les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau, en ce compris à bord des navires et bateaux ;

aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. 8.2.41. Beroep

Binnen veertien dagen na de datum van verzending van het in artikel 8.2.40, eerste lid, bedoelde afschrift, kan tegen de beslissing van de Scheepvaartcontrole of de Scheepvaartpolitie beroep worden ingesteld. Het beroep kan door de personen bedoeld in artikel 8.2.40, eerste lid, worden ingesteld door het indienen van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet.

De belanghebbende of zijn raadsman worden op hun verzoek door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gehoord.

De beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende.

Onderafdeling 4 – Scheepsrecycling

Art. 8.2.42. Scheepsrecycling

De opsporing en vaststelling van de op de SRC-Verordening gepleegde inbreuken verrichten de scheepvaartcontroleurs overeenkomstig de bepalingen van dit wetboek inzake scheepsveiligheid.

Hoofdstuk 2 – De Scheepvaartpolitie

Art. 8.2.43. Inrichting en algemene bevoegdheden

§ 1. De Scheepvaartpolitie oefent in de Belgische wateren de politie te water uit.

§ 2. De politie te water omvat:

1° het toezicht op de naleving van alle wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het

water, daaronder begrepen aan boord van schepen en vaartuigen;

2° le contrôle frontalier ;

2° de grenscontrole;

3° l'exercice des missions de police judiciaire à bord de navires et bateaux ;

3° het uitoefenen van de opdrachten van gerechtelijke politie aan boord van schepen en vaartuigen;

4° l'exécution de la saisie sur les navires maritimes et d'intérieur dans le cadre de l'exercice des missions de police judiciaire et administrative;

4° het uitvoeren van het beslag op zee- en binnenschepen naar aanleiding van de uitoefening van opdrachten van gerechtelijke en bestuurlijke politie;

5° la prise de toutes les mesures de police administrative nécessaires dans le cadre de la police des eaux. Ces mesures sont prises par l'autorité de la police fédérale désignée par le Roi.

5° het nemen van alle noodzakelijke maatregelen van bestuurlijke politie in het raam van de politie te water. Deze maatregelen worden genomen door de door de Koning aangewezen overheid van de federale politie.

Art. 8.2.44. Compétences d'enquête

Sans préjudice de toute autre législation en vigueur, en ce compris la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police et le Code d'instruction criminelle, et en vue de l'exercice des compétences visées à l'article 8.2.43, 1°, 2° et 3°, la Police de la navigation peut :

Art. 8.2.44. Onderzoeksbevoegdheden

Onverminderd andere toepasselijke wetgeving, daaronder begrepen de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt en het Wetboek van Strafvordering, en met het oog op de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in artikel 8.2.43, 1°, 2° en 3°, kan de Scheepvaartpolitie:

1° monter à tout moment à bord de navires et bateaux ;

1° te allen tijde schepen en vaartuigen betreden;

2° exiger la communication de tous les papiers ou documents pertinents, ainsi que réaliser une copie de ces papiers ou documents ; lorsque les copies ne peuvent être réalisées sur place, ces papiers ou documents peuvent être emportés à cet effet pour un temps limité en échange d'un accusé de réception ;

2° de inzage vorderen van alle zakelijke documenten alsook deze gegevens en documenten kopiëren; indien het maken van kopieën niet ter plaatse kan gebeuren, deze gegevens en documenten voor dat doel voor een beperkte tijd meenemen tegen ontvangstbewijs;

3° exiger toute collaboration nécessaire du commandant du navire ;

3° alle noodzakelijke medewerking van de gezagvoerder van het schip vorderen;

4° visiter et fouiller les navires de jour comme de nuit ; elle ne peut pénétrer dans la partie destinée au logement sans l'autorisation de l'occupant ;

4° zowel bij dag als bij nacht alle schepen bezoeken en onderzoeken; het gedeelte bestemd als woning kan ze niet zonder toestemming van de bewoner betreden;

5° fouiller la cargaison et prendre des échantillons, en ce compris le chargement qui se trouve sur le quai ou sur le lieu de dépôt dans le port et qui est destiné à être transporté par eau ou vient de l'être.

6° exiger que le capitaine ou le conducteur du navire l'arrête et le déplace vers l'endroit désigné par elle ; la Police de la navigation peut, si elle l'estime nécessaire, transférer ou faire transférer le navire vers un endroit proche, décharger ou faire décharger la cargaison ;

7° immobiliser le navire pendant le temps strictement nécessaire à l'exercice de ses compétences à bord ;la durée durant laquelle le navire est immobilisé légitimement ne donne droit à aucune indemnisation.

Dans l'exercice de ses attributions visées au point 5°, la Police de la navigation peut ouvrir les emballages. Si l'analyse ne peut se faire sur place, elle est habilitée pour emporter les objets à cet effet pour un temps limité, contre remise d'un accusé de réception. Les échantillons prélevés sont, si possible, restitués. Les actions mentionnées ci-dessus ne donnent lieu à aucune forme d'indemnisation.

Art. 8.2.45. Mesures à prendre d'office.

§ 1. En cas d'absence, refus, opposition ou défaut de collaboration dans l'exécution des mesures de police prises en vertu des articles 8.2.43, 5°, et 8.2.44, il peut être procédé à l'exécution forcée et les mesures sollicitées peuvent être exécutées à charge du contrevenant, du propriétaire du navire ou de la cargaison ou de celui qui a la cargaison sous sa garde.

Le navire ou le chargement peut, le cas échéant, être immobilisé en tout ou en partie, aux risques et frais des personnes précitées, tant que les frais occasionnés n'ont pas été payés ou tant qu'aucune somme, suffisante pour couvrir les frais

5° de lading onderzoeken en monsters nemen, met inbegrip van de lading die zich op de kade of in opslagplaatsen in de haven bevindt en die bestemd is voor of afkomstig van het transport te water.

6° vorderen dat de kapitein of de schipper van het schip dit doet stilhouden en naar de door de haar aangewezen plaats overbrengt; de Scheepvaartpolitie kan, indien zij zulks noodzakelijk acht, het schip naar een nabijgelegen plaats overbrengen of doen overbrengen en lossen of doen lossen;

7° tijdens de uitoefening van haar bevoegdheden aan boord het schip voor de daartoe strikt noodzakelijke termijn aanhouden; de termijn gedurende welke het schip rechtmatig wordt aangehouden geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling.

Ter uitoefening van de onder 5° bedoelde bevoegdheden kan de Scheepvaartpolitie verpakkingen openen. Indien het onderzoek niet ter plaatse kan gebeuren, is zij bevoegd de zaken voor dat doel voor beperkte tijd mee te nemen tegen ontvangstbewijs. De genomen monsters worden indien mogelijk teruggegeven. De hierboven vermelde handelingen geven geen aanleiding tot enige vorm van schadeloosstelling.

Art. 8.2.45. Ambtshalve te nemen maatregelen

§ 1. In geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de krachtens de artikelen 8.2.43, 5°, en 8.2.44 genomen politiemaatregelen kunnen deze gedwongen ten uitvoer worden gelegd en kunnen de gevraagde handelingen worden uitgevoerd op kosten van de overtreder, de eigenaar van het schip of de lading, of van degene die de lading onder zijn hoede heeft.

Het schip of de lading kan geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden aangehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankgarantie

occasionnés ainsi que les frais de conservation, n'a été consignée ou qu'une garantie bancaire n'a été constituée au sein d'une banque belge.

Tous les frais mentionnés ci-dessus, le cas échéant majorés des frais de justice, sont récupérés sur la somme consignée ou la garantie bancaire.

L'excédent éventual de la somme consignée est remboursé.

§ 2. La Police de la navigation peut prendre les mesures visées à l'article 8.2.11.

Art. 8.2.46. 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.

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.

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.

Art. 8.2.47. Collaboration avec d'autres autorités

§ 1. En vue de l'exercice des compétences visées à l'article 8.2.43, la Police de la navigation peut demander la collaboration des membres du personnel chargés de la surveillance d'une réglementation particulière.

werd verleend door een in België gevestigde bank die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten.

Alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, worden verhaald op de som die in consignatie werd gegeven of de bankgarantie.

De overschot van de som die in consignatie werd gegeven, wordt terugbetaald.

§ 2. De Scheepvaartpolitie kan de in artikel 8.2.11 bedoelde maatregelen nemen.

Art. 8.2.46. 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.

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.

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.

Art. 8.2.47. Samenwerking met andere overheden

§ 1. De Scheepvaartpolitie kan, met het oog op de uitoefening van de in artikel 8.2.43 bedoelde bevoegdheden, om de medewerking verzoeken van de personeelsleden belast met het toezicht op de naleving van bijzondere regelgeving.

§ 2. Si la Police de la navigation constate, dans le cadre des articles 2.3.1 à 2.3.17 ou 3.2.1 à 3.2.28 et des arrêtés d'exécution y afférents, des infractions qui compromettent l'état de sécurité du navire, elle en informera sur-le-champ le Contrôle de la navigation, lequel prendra ensuite les mesures qui s'imposent.

Art. 8.2.48. Contrôle frontalier maritime

Le Roi fixe les modalités relatives au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes et leur exécution par les membres de la Police de la navigation.

Art. 8.2.49. Redevances

Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception redevandes, en contrepartie de la prestation de services par la Police de la navigation, 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.

Art. 8.2.50. Écritures publiques

Les documents et formulaires administratifs exigés par les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau sont considérés comme écritures publiques au sens du livre II, titre III, chapitre IV du Code pénal.

Chapitre 3 – Commandants

Art. 8.2.51. Autorité à bord

Le capitaine d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles dispose, à l'égard de toute personne qui se trouve à bord, de l'autorité qui est nécessaire au maintien de l'ordre, à la sécurité du navire, des personnes embarqueées et de la cargaison, à la protection de l'environnement marin, ainsi qu'au bon déroulement du voyage.

§ 2. Ingeval de Scheepvaartpolitie in het raam van de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 of 3.2.1 tot 3.2.28 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten inbreuken vaststelt die de staat van veiligheid van het schip in het gedrang brengen, licht zij hiervan onverwijld de Scheepvaartcontrole in, die vervolgens de gepaste maatregelen neemt.

Art. 8.2.48. Maritieme grenscontrole

De Koning bepaalt de nadere regels inzake de grenscontrole aan de maritieme buitengrens en de uitvoering ervan door de leden van de Scheepvaartpolitie.

Art. 8.2.49. Retributies

Onverminderd bijzondere bepalingen betreffende de heffing van retributies, kan voor de verlening van diensten door de Scheepvaartpolitie 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.

Art. 8.2.50. Openbare geschriften

De documenten en administratieve formulieren vereist door de wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water zijn openbare geschriften als bedoeld in boek II, titel III, hoofdstuk IV van het Strafwetboek.

Hoofdstuk 3 – Gezagvoerders

Art. 8.2.51. Gezag aan boord

De kapitein van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden heeft over eenieder die zich aan boord bevindt het gezag dat vereist is voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading, de bescherming van het mariene milieu alsook voor de goede afloop van de reis.

Il peut à cet effet utiliser tous les moyens coercitifs, y compris la privation de liberté et le débarquement forcé, et requérir l'assistance nécessaire de toute personne qui se trouve à bord.

Dans les ports belges, il agit en collaboration avec la Police de la navigation.

Dans les ports étrangers, il agit en collaboration avec le consul belge ou, si nécessaire, avec les autorités locales.

Art. 8.2.52. Constatation de délits

§ 1. Lorsque, durant le voyage, un délit de navigation ou tout autre crime ou délit est commis à bord d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles, le capitaine, assisté d'un officier, diligentera une instruction préliminaire et entendra les témoins.

Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et l'officier et mention en sera faite sur le journal de bord.

Le procès-verbal ainsi dressé fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. Au premier port étranger où le navire abordera, le capitaine remettra au consul les procès-verbaux qu'il aura dressés.

Le consul complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer, avec les pièces de procédure, dans un port belge.

§ 3. Au premier port belge où le navire abordera, le capitaine remettra à la Police de la navigation les procès-verbaux qu'il aura dressés ; la Police de la navigation les transmettra immédiatement au Procureur du Roi de l'arrondissement, qui, s'il le juge nécessaire, fera emprisonner le prévenu, en attendant une décision.

Hij kan alle daartoe nuttige dwangmiddelen gebruiken, inbegrepen vrijheidsberoving en gedwongen ontscheping, en eenieder die aan boord is opvorderen om hem daarin bij te staan.

In de Belgische havens handelt hij in samenwerking met de scheepvaartpolitie.

In vreemde havens handelt hij in samenwerking met de Belgische consul of, indien nodig, met de plaatselijke overheid.

Art. 8.2.52. Vaststelling van misdrijven

§ 1. Wanneer gedurende de reis aan boord van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden een scheepvaartmisdrijf dan wel een andere misdaad of een ander wanbedrijf wordt gepleegd, stelt de kapitein, bijgestaan door een officier, een vooronderzoek in en hoort hij de getuigen.

Van een en ander wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat wordt ondertekend door de kapitein en de officier en vermeld in het scheepsdagboek.

Het aldus opgemaakte proces-verbaal heeft bewijskracht, tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 2. In de eerste buitenlandse haven waar het schip aanlegt, overhandigt de kapitein de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de consul.

De consul zet zo nodig het onderzoek voort en, indien hij het noodzakelijk acht, doet hij de verdachte ontschepen en, met de processtukken, naar een Belgische haven overbrengen.

§ 3. In de eerste Belgische haven waar het schip aanlegt, overhandigt de kapitein de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de Scheepvaartpolitie, die ze onmiddellijk doorzendt aan de Procureur des Konings van het arrondissement en, indien hij het noodzakelijk acht, de verdachte laat opsluiten in afwachting van een beslissing.

§ 4. Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera ses procès-verbaux entre les mains de la Police de la navigation, au plus tard le lendemain du jour où les faits auront été découverts ; s'ils se sont passés à l'étranger, dans une localité où réside un consul, il les déposera, dans le même délai, auprès du consul ; et si les faits ont eu lieu soit pendant ou après le départ, soit en mer, soit dans une localité étrangère où il n'y a pas de consul, il les déposera, dans le même délai, entre les mains de la Police de la navigation du premier port belge ou du consul du premier port étranger où le navire abordera.

§ 5. Les consuls et la Police de la navigation dresseront acte de la comparution du capitaine et de ses déclarations ; leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis ensuite au Service public fédéral Affaires étrangères, qui les fera parvenir avec les annexes au procureur du Roi du port d'attache du navire.

Une expédition certifiée conforme sera en outre délivrée par le consul au capitaine, lequel sera tenu de la déposer dans les vingt-quatre heures à la Police de la navigation du port d'arrivée en Belgique.

§ 6. En l'absence de procès-verbal dressé par le capitaine, la Police de la navigation ou le consul, agissant d'office ou sur dénonciation, procédera à une enquête préliminaire sommaire et transmettra son rapport dans les plus brefs délais au Procureur du Roi compétent.

Art. 8.2.53. Arrestation de passagers poursuivis ou condamnés

§ 1. Si un individu poursuivi ou condamné par la Justice belge se trouve à bord d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins

§ 4. Ingeval de feiten in België zijn gepleegd, overhandigt de kapitein zijn proces-verbaal aan de Scheepvaartpolitie uiterlijk de dag na die waarop de feiten zijn ontdekt; ingeval de feiten zijn gepleegd in een plaats in het buitenland waar een Belgisch consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de consul; ingeval ze gepleegd zijn, hetzij gedurende of na de afvaart, hetzij op zee, hetzij in een plaats in het buitenland waar geen consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de Scheepvaartpolitie in de eerste Belgische haven of aan de consul in de eerste buitenlandse haven waar het schip aanlegt.

§ 5. De consuls en de Scheepvaartpolitie maken akte op van de verschijning van de kapitein en van zijn verklaringen; hun processen-verbaal hebben bewijskracht, tot het tegenbewijs is geleverd.

De processen-verbaal opgemaakt door de consuls worden geregistreerd ter kanselarij van het consulaat en vervolgens aan de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken gezonden, die ze, met de bijlagen, aan de Procureur des Konings van de thuishaven van het schip doet toekomen.

Bovendien geeft de consul een voor eensluidend verklaard afschrift af aan de kapitein, die het na aankomst in een Belgische haven binnen vierentwintig uur moet overhandigen aan de Scheepvaartpolitie.

§ 6. Heeft de kapitein geen proces-verbaal opgemaakt, dan stelt de Scheepvaartpolitie of de consul ambtshalve of op aangifte een summier vooronderzoek in en zendt hij zijn verslag ten spoedigste aan de bevoegde Procureur des Konings.

Art. 8.2.53. Aanhouding van vervolgde of veroordeelde opvarenden

§ 1. Ingeval een door het Belgische gerecht vervolgde of veroordeelde persoon zich bevindt aan boord van een Belgisch zeeschip dat wordt

professionnelles qui a quitté la mer territoriale, le ministre compétent en matière pour la Justice, par l'intervention d'un consul ou par tout autre moyen, le cas échéant par le biais de moyens de télécommunications, transmettra au capitaine une copie du mandat d'arrêt ou de l'ordre d'arrestation délivré par l'autorité judiciaire compétente. Le capitaine est tenu d'exécuter ce mandat et de le signifier à l'intéressé au moment de son arrestation ou, au plus tard, dans un délai de vingt-quatre heures.

La personne ainsi détenue restera prisonnière à bord jusqu'au retour du navire dans un port belge ou jusqu'à ce qu'il rencontre un autre navire belge, qui le conduira vers un port belge. Dans ce dernier cas, il restera prisonnier à bord de cet autre navire belge.

Tous ces éléments seront consignés dans le journal de bord.

§ 2. Les délais déterminés dans la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive commencent à courir à partir du moment où le prévenu est incarcéré dans l'une des prisons belges.

S'il s'agit d'une personne qui est irrévocablement condamnée pour un délit qui a entraîné son arrestation, le délai de détention à bord, en vertu duparagraphe 1er, sera comptabilisé sur la durée de sa peine privative de liberté.

Art. 8.2.54. Recours à des agents de sécurité maritime

Pour protéger le navire contre la piraterie telle que décrite à l'article 4.5.43, le capitaine d'un navire de mer belge peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant enregistré fait appel conformément aux articles 4.3.1 à 4.3.9.

ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden dat de territoriale zee heeft verlaten, mag de minister bevoegd voor Justitie, door tussenkomst van een consul of anderszins, desnoods via telecommunicatiemiddelen, aan de kapiteint een afschrift overmaken van het door de bevoegde rechterlijke overheid uitgevaardigde bevel tot aanhouding of gevangenneming. De kapitein is verplicht dat bevel uit te voeren en aan de belanghebbende te betekenen, op het ogenblik van zijn aanhouding of, ten laatste, binnen de vierentwintig uur.

De aldus aangehouden persoon blijft aan boord gevangen tot de terugkeer van het schip in een Belgische haven of tot wanneer het een ander Belgisch schip ontmoet, dat hem naar een Belgische haven zal brengen. In dit laatste geval blijft hij aan boord van het ander Belgisch schip gevangen.

Al deze elementen worden vermeld in het scheepsdagboek.

§ 2. De termijnen bepaald in de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis beginnen te lopen van het ogenblik dat de beklaagde is opgesloten in een van de Belgische gevangenissen.

Indien het een persoon betreft die onherroepelijk is veroordeeld voor het misdrijf dat tot zijn gevangenneming aanleiding geeft, wordt de tijd dat hij op grond van paragraaf 1 aan boord gevangen werd gehouden, op de duur van zijn vrijheidsstraf toegerekend.

Art. 8.2.54. Beroep op maritieme veiligheidsagenten

Ten einde het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in artikel 4.5.43, kan de kapitein van een Belgisch zeeschip een beroep doen op de ploeg van agenten van de vergunde maritieme veiligheidsonderneming waarop de geregistreerde

Art. 8.2.55. Compétences du capitaine en matière de piraterie

Sans préjudice des compétences des commandants visées à l'article 8.2.56 et des officiers de police judiciaire, les capitaines de navires de mer belges et qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie, consignent les délits de piraterie commis à bord de leur navire dans des procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal peut être rédigé en anglais.

Les capitaines énoncés à l'alinéa 1er peuvent saisir tous les éléments à bord du navire pouvant servir de preuve de piraterie.

Art. 8.2.56. Compétences du commandant d'un navire de guerre ou d'un navire d'État

§ 1. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commandants des navires de guerre belges ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, sont habilités à prendre toute mesure de prévention, de contrôle et de coercition en vue de prévenir ou de faire cesser des actes visés à l'article 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48.

§ 2. Les commandants énoncés au paragraphe 1er peuvent :

1° accompagner individuellement ou en convoi des navires ;

2° rechercher les infractions visés à l'article 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48 et les constater dans des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire ;

3° visiter en tout temps les navires qui sont l'objet d'actes visés à l'article 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48 ainsi que ceux qui sont suspectés de

eigenaar of exploitant een beroep doet in overeenstemming met de artikelen 4.3.1 tot 4.3.9.

Art. 8.2.55. Bevoegdheden van de kapitein inzake piraterij

Onverminderd de bevoegdheden van de commandanten bedoeld in artikel 8.2.56 en van de officieren van gerechtelijke politie, stellen de kapiteins van Belgische zeeschepen die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn, misdrijven van piraterij aan boord van hun schip vast in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kan zijn proces-verbaal in het Engels worden opgemaakt.

De in het eerste lid genoemde kapiteins kunnen alles aan boord van hun schip wat kan dienen als bewijs van piraterij in beslag nemen.

Art. 8.2.56. Bevoegdheden van de commandant van een oorlogs- of staatsschip

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de commandanten van Belgische oorlogsschepen of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, bevoegd om elke preventie-, controle- en dwangmaatregel te nemen teneinde daden bedoeld in artikel 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48 te voorkomen of te doen stoppen.

§ 2. De in paragraaf 1 genoemde commandanten kunnen:

1° schepen individueel of in konvooi begeleiden;

2° misdrijven bedoel in artikel 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48 opsporen en ze vaststellen in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel;

3° zich te allen tijde aan boord begeven van schepen die het voorwerp zijn van daden bedoeld in 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48, alsook van deze

participer à ou de se préparer à participer à de tels actes. À cette fin, ils ont le droit d'exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives et les vérifier. Si les soupçons subsistent, ils peuvent pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord ;

die ervan worden verdacht aan dergelijke daden deel te nemen of zich voorbereiden om eraan deel te nemen. Te dien einde hebben ze het recht de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen en deze te controleren. Indien de verdenkingen blijven bestaan, kunnen zij zich in alle lokalen en plaatsen aan boord begeven;

4° embarquer une équipe de protection militaire belge sur un navire civil ;

4° een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip brengen;

5° saisir un navire pirate, ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, ainsi que les biens se trouvant à bord ;

5° een piratenschip of een schip dat na een daad van piraterij is overmeesterd en zich in de macht van de piraten bevindt, evenals de goederen aan boord, in beslag nemen;

6° saisir tous les documents et tout ce qui pourra servir à la manifestation de la vérité à bord d'un navire.

6° alle documenten en alles wat dienen kan om de waarheid aan het licht te brengen aan boord van een schip in beslag nemen;

7° exercer le droit de poursuite tel que défini à l'article 111 de la Convention des NU sur le droit maritime en vertu des conditions définies par le droit international ;

7° het recht tot achtervolging zoals bepaald in artikel 111 van het VN-Zeerechtenverdrag uitoefenen onder de door het internationaal recht bepaalde voorwaarden;

8° en vue de la poursuite des délits visés aux articles 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48, procéder à l'identification du navire, en demandant au capitaine du navire de communiquer l'identité et la nationalité, conformément au droit international en vigueur.

8° met het oog op de vervolging van de misdrijven bedoeld in de artikelen 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48 overgaan tot de identificatie van het schip, door de kapitein van het schip te verzoeken om de identiteit en de nationaliteit mee te delen, in overeenstemming met het geldende internationale recht.

§ 3. Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants, d'une infraction visés à l'article 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48en direction d'un lieu ou d'un port approprié dans les cas suivants :

§ 3. Ingeval de toegang aan boord werd geweigerd of feitelijk onmogelijk bleek, kan de commandant het bevel geven tot koerswijziging van het verdachte schip, dat met voldoende redenen van een misdrijf bedoeld in de artikelen 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48 wordt verdacht, in de richting van een geschikte plaats of haven in de volgende gevallen:.

1° en application du droit international;

1° in toepassing van het internationaal recht;

2° en vertu de dispositions législatives ou réglementaries particulières;

2° krachtens bijzondere wettelijke of reglementaire bepalingen;

3° pour l'exécution d'une déccsion de justice;

4° à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

§ 4. Si les personnes qui ont la maîtrise effective du navire suspecté de commettre ou d'être l'objet d'une infraction visés à l'article 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48refusent expressément ou de fait d'en admettre la visite ou le déroutement, le commandant du navire peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Art. 8.2.57. Privation de la liberté

§ 1. La personne prise en flagrant infraction visés visés à l'article 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 ou 4.5.48 ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 8.2.56, § 1er, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, soit sur l'initiative du capitaine visé à l'article 8.2.55. Le commandant ou le capitaine dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée, y compris l'heure précise de celle-ci.

3° voor de uitvoering van een gerechtelijke beslissing;

4° op verzoek van een autoriteit die bevoegd is inzake gerechtelijke politie.

Deze koerswijziging gebeurt op kosten en op risico van de personen die het bevel hebben van het schip dat zijn koers moet wijzigen.

Tijdens de doorvaart die volgt op de beslissing tot koerswijziging, kan de commandant de nodige en passende dwangmaatregelen nemen met het oog op het vrijwaren van het schip en zijn lading en van de veiligheid van de personen aan boord.

§ 4. Ingeval de personen die het daadwerkelijke bevel van het schip hebben, dat ervan verdacht wordt een misdrijf bedoeld in 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48 te plegen of het slachtoffer ervan te zijn, het aan boord laten komen of de koerswijziging uitdrukkelijk of feitelijk weigeren, kan de commandant, na waarschuwingen, overgaan tot dwangmaatregelen tegen dit schip daaronder begrepen, indien nodig, het gebruik van geweld.

Art. 8.2.57. Vrijheidsberoving

§ 1. De persoon die op heterdaad wordt betrapt op misdrijven bedoeld in artikel 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 of 4.5.48 of tegen wie ernstige aanwijzingen van schuld met betrekking tot een dergelijk misdrijf bestaan, kan van zijn vrijheid worden beroofd hetzij op initiatief van de commandant bedoeld in artikel 8.2.56, § 1, hetzij op initiatief van de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip hetzij op initiatief van de kapitein bedoeld in artikel 8.2.55. De commandant dan wel de kapitein maakt een proces-verbaal op met nauwkeurige opgave van de omstandigheden waarin de vrijheidsberoving tot stand is gekomen, met inbegrip van het precieze uur ervan.

§ 2. Le commandant ou le capitaine informe sur-le-champ, par les moyens de communication les plus rapides, le Procureur fédéral de la privation de liberté. Le commandant ou le capitaine exécute les ordres donnés par ce magistrat tant en ce qui concerne la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser vingt-quatre heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les vingt-quatre heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant ou le capitaine.

§ 4. Le commandant ou le capitaine dresse un procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

§ 5. Si le Procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour des actes de piraterie devrait être placée sous mandat d'arrêt, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les vingt-quatre heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire belge et au maximum un mois.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audiovisuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect, tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.

§ 2. De commandant dan wel de kapitein brengt de Federale Procureur onmiddellijk op de hoogte van de vrijheidsberoving door middel van de snelste communicatiemiddelen. De commandant dan wel de kapitein voert de bevelen van deze magistraat uit, zowel wat de vrijheidsberoving als wat de uit te voeren taken betreft.

§ 3. De vrijheidsberoving mag in geen geval langer dan vierentwintig uur duren. De Federale Procureur moet de vrijheidsberoving binnen vierentwintig uur bevestigen. Bij gebreke daarvan wordt de betrokkene in vrijheid gesteld. Van de beslissing van de Federale Procureur wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant dan wel door de kapitein.

§ 4. De commandant dan wel de kapitein maakt een proces-verbaal van de vrijheidsberoving op. Dit proces-verbaal vermeldt het precieze uur van de vrijheidsberoving, de beslissing van de Federale Procureur met betrekking tot deze vrijheidsberoving, alsook het precieze uur waarop de betrokkene van de beslissing van de federale procureur in kennis is gesteld.

§ 5. Indien de Federale Procureur van oordeel is dat een wegens daden van piraterij van zijn vrijheid beroofde persoon onder aanhoudingsbevel zou moeten worden geplaatst, vordert hij dit van de onderzoeksrechter die een voorlopig aanhoudingsbevel kan uitvaardigen. Het voorlopig aanhoudingsbevel moet worden uitgevaardigd binnen vierentwintig uur na de initiële vrijheidsberoving en is geldig tot vierentwintig uur nadat de gedetineerde werd ontscheept op het Belgisch grondgebied en ten hoogste een maand.

Het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon kan gebeuren door middel van radio, telefoon, audiovisuele of andere technische middelen die een rechtstreekse overbrenging van de stem tussen de onderzoeksrechter en de verdachte mogelijk maken en de vertrouwelijkheid van hun gesprek waarborgen.

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.

Indien het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon onmogelijk is ingevolge uitzonderlijke omstandigheden, moet de onderzoeksrechter de personen verhoren die de ten laste gelegde feiten met betrekking tot deze persoon kunnen uiteenzetten.

Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

Al de in deze paragraaf bedoelde elementen, met inbegrip van de eventuele uitzonderlijke omstandigheden die het verhoor van de betrokken persoon onmogelijk hebben gemaakt, worden vermeld in het proces-verbaal van verhoor.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant ou le capitaine et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant ou le capitaine consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée.

Van de beslissing van de onderzoeksrechter wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant dan wel de kapitein en zodra mogelijk wordt hem een afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel bezorgd. De commandant dan wel de kapitein vermeldt in een proces-verbaal het precieze uur waarop de betrokkene in kennis is gesteld van de beslissing van de onderzoeksrechter en het precieze uur van de afgifte van het afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel.

§ 6. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé sera transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

§ 6. Ingeval de vervolging in België wordt ingesteld, wordt de verdachte zo spoedig als de omstandigheden het mogelijk maken naar België overgebracht.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée sur le territoire belge, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire belge et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. À défaut d'audition dans les vingt-quatre heures ou en cas de non-respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.

Binnen vierentwintig uur na zijn aankomst op het Belgisch grondgebied, moet hij fysiek voor de onderzoeksrechter verschijnen en ondervraagd worden. De onderzoeksrechter gaat na of de in paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen van vierentwintig uur na de aankomst van de gedetineerde op het Belgisch grondgebied en van ten hoogste een maand werden nageleefd. Bij gebrek aan verhoor binnen de vierentwintig uur of in geval van niet-naleving van de in de paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen wordt de verdachte in vrijheid gesteld.

Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre un mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

Indien de onderzoeksrechter oordeelt is dat de hechtenis moet worden gehandhaafd, vaardigt hij een aanhoudingsbevel uit overeenkomstig artikel

§ 7. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, les procès-verbaux visés au présent article peuvent être rédigés en anglais.

Chapitre 4 – Autres autorités

Art. 8.2.58. Fonctionnaires consulaires belges

§ 1. Les fonctionnaires consulaires belges peuvent constater les infractions par les navires belges aux dispositions des articles 2.2.1 à 2.2.15 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. À l'étranger, la surveillance du respect, par les navires de mer belges, des dispositions du présent code en matière de sécurité des navires de mer et des arrêtés d'exécution y afférents, des conventions internationales relatives au travail maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, conclues par la Belgique, est assurée par le fonctionnaire consulaire belge :

1° si le fonctionnaire consulaire belge en est spécialement requis, par le Contrôle de la navigation ;

2° si le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément au paragraphe 3, 3°.

À cette fin, le fonctionnaire consulaire belge désigne un expert d'une organisme agréés sociétés de classification reconnues.

Une copie des rapports de ces experts est transmise sans délai aux contrôleurs de la navigation.

Les fonctionnaires consulaires belges et les experts désignés par leurs soins ont le droit de monter à tout

16 van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis.

§ 7. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kunnen de bij dit artikel bedoelde processen-verbaal in het Engels worden gesteld.

Hoofdstuk 4 – Andere overheden

Art. 8.2.58. Belgische consulaire ambtenaren

§ 1. De Belgische consulaire ambtenaren kunnen de inbreuken door Belgische schepen op de bepalingen van de artikelen 2.2.1 tot 2.2.15 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vaststellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 2. In het buitenland wordt het toezicht op de naleving door Belgische zeeschepen van de bepalingen van dit wetboek inzake de veiligheid van zeeschepen en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, de door België gesloten internationale verdragen betreffende de maritieme arbeid, de beveiliging van mensenlevens op zee en de uitwatering van schepen, door de Belgische consulaire ambtenaar uitgeoefend:

1° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar daartoe bijzonder wordt aangezocht door de Scheepvaartcontrole;

2° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar overeenkomstig paragraaf 3, 3°, de afvaart van het schip verbiedt.

Ten einde dit toezicht uit te oefenen, wijst de consulaire ambtenaar een deskundige van erkende organisaties aan.

Een afschrift van de verslagen van de bedoelde deskundigen wordt onverwijld gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.

De Belgische consulaire ambtenaren en door hen aangewezen deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de zeeschepen,

moment à bord des navires de mer, afin d'y faire les constatations qui relèvent de leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger qu'on leur soumette tous les documents de bord et pièces à conviction.

Ils peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.3.1 à 2.3.17 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire de mer, ainsi que l'exécution de certains travaux.

Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux fonctionnaires consulaires et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions des articles 2.3.1 à 2.3.17 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 3. À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire de mer belge :

1° s'il n'est pas muni des certificats requis en cours de validité ou s'il n'a pas obtenu une autorisation de départ, ou si, dans les cas visés à l'article 2.3.13, § 2, et sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de ce paragraphe, le capitaine n'a pas reçu la déclaration qui y est prévue ;

2° si, dans le cas visé au paragraphe 2, alinéa 1er, la surveillance effectuée a relevé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises ;

3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions visées à l'article 2.3.9, 1°, compromet la sécurité de l'équipage, des

teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.

Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle scheepsdocumenten en overtuigingsstukken worden voorgelegd.

Zij kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van bepaalde werken.

Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de consulaire ambtenaren en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland ermee belast de overtredingen van de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 3. In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een Belgisch zeeschip te verbieden:

1° ingeval het niet voorzien is van de vereiste geldige certificaten of geen toelating tot afvaart heeft gekregen, of, in de gevallen bedoeld in artikel 2.3.13, § 2, en onverminderd het laatste lid van die §, de kapitein de daarin voorziene verklaring niet heeft verkregen;

2° in het geval bedoeld in paragraaf 2, eerste lid en ingeval het toezicht heeft uitgemaakt dat het niet aan de wettelijke of reglementair gestelde voorwaarden voldoet;

3° ingeval vermoedens bestaan dat door niet-inachtneming van de in artikel 2.3.9, 1°, bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning van

passagers ou de la cargaison, ou l'environnement marin.

Les dispositions de l'article 8.2.28, §§ 5 et 6, sont d'application par analogie.

L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales ou réglementaires à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

§ 4. Les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger exercent la surveillance du respect par les navires belges des articles 3.2.1 à 3.2.28 du présent code et des arrêtés d'exécution y afféretns, ainsi que de la Convention PAL, de la Convention BUNKER, de la Convention CLC, de la Convention WRC et du Règlement PAL.

§ 5. À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire battant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 3.2.1 à 3.2.28 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, si la preuve visée à l'article 3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 3.2.4.

Les dispositions de l'article 8.2.30, §§ 2 et 3, sont d'application par analogie.

L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

§ 6. Les consuls belges à l'étranger exercent les autres compétences qui leur sont octroyées par les articles 8.2.28, 8.2.30 et 8.2.52.

§ 7. Le Roi détermine les compétences des fonctionnaires consulaires belges concernant la vérification du nombre de membres de l'équipage à bord des navires de mer et la possession de

de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar is gebracht.

De bepalingen van artikel 8.2.28, § 5 en 6 zijn van overeenkomstige toepassing.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar aan de wettelijk of reglementair gestelde voorwaarden is voldaan.

§ 4. De Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland oefenen toezicht uit op de naleving door Belgische schepen van de artikelen 3.2.1 tot 3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, het PAL-Verdrag, het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag en de PAL-Verordening.

§ 5. In het buitenland kan de Belgische consulaire ambtenaar de afvaart van een Belgisch schip verbieden ingeval het schip niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 3.2.1 tot 3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 3.2.5, § 2, of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 3.2.4.

De bepalingen van artikel 8.2.30, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.

§ 6. De Belgische consuls in het buitenland oefenen de overige bevoegdheden uit welke hen zijn toegekend door de artikelen 8.2.28, 8.2.30 en 8.2.52.

§ 7. De Koning bepaalt de bevoegdheden van de Belgische consulaire ambtenaren inzake het nagaan van het aantal bemanningsleden aan boord van zeeschepen en het bezit van certificaten van lichamelijke geschiktheid, brevetten,

certificats de capacité physique, brevets, licences et autres attestations de même nature.

Art. 8.2.59. Autorités compétentes concernant la Convention FUND 1992

§ 1. Les fonctionnaires et agents, désignés par le Roi, sur proposition du ministre qui a l'énergie dans ses attributions et du Ministre des Finances, peuvent se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 7.3.13, § 1er, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds de 1992 et à l'administrateur du Fonds complémentaire les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

Ces fonctionnaires et agents peuvent pénétrer librement dans les locaux où ils ont des raisons de croire à la présence de documents, pièces et livres visés à l'alinéa 1er. Toutefois, dans l'exercice de leur mission, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités que de 5 heures à 21 heures et sur autorisation du juge d'instruction ou du président du tribunal de première instance saisi par requête.

Les personnes visées à l'article 7.3.13, § 1er, sont tenues de fournir à ces fonctionnaires et agents les renseignements qu'ils demandent en vue de l'exécution de leur mission.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7.3.15, paragraphes 1er et 2, toute indication obtenue sur la base du présent code, pour autant qu'elle se rapporte à l'une des personnes visées à l'article 7.3.13, § 1er, ainsi que toute conclusion tirée de cette indication, ne peuvent être communiquées qu'avec l'accord de la personne concernée à d'autres que celles qui sont désignées en vertu du présent article.

§ 2. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, et sur proposition du Ministre qui a l'énergie dans ses attributions et du Ministre des

vergunningen en andere soortgelijke getuigschriften.

Art. 8.2.59. Overheden bevoegd inzake het FUND-Verdrag 1992

§ 1. De ambtenaren en agenten die door de Koning op voordracht van de minister tot wiens bevoegdheid de energie behoort en de Minister van Financiën worden aangesteld, kunnen zich op ieder verzoek vanwege de personen bedoeld bij artikel 7.3.13, § 1, alle documenten, stukken of boeken laten voorleggen die nuttig zijn om de beheerder van het Fonds van 1992 en de beheerder van het Bijkomend Fonds de gegevens te bezorgen over de hoeveelheden bijdragende olie die door die persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen werden.

Die ambtenaren en agenten kunnen vrij binnengaan in de lokalen waarvan ze redenen hebben om te geloven dat zich daar in het eerste lid bedoelde documenten, stukken en boeken bevinden. Tijdens de uitoefening van hun opdracht mogen zij de bewoonde lokalen echter enkel betreden tussen 5 en 21 uur en met machtiging van de onderzoeksrechter of de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg bij wie een verzoekschrift is ingediend.

De personen bedoeld bij artikel 7.3.13, § 1 zijn ertoe gehouden deze ambtenaren en agenten de inlichtingen te verschaffen die zij vragen met het oog op de uitoefening van hun opdracht.

Onverminderd de bepalingen van artikel 7.3.15, paragrafen 1 en 2, mag iedere aanwijzing verkregen op basis van dit wetboek, in zoverre zij betrekking heeft op één van de in artikel 7.3.13, § 1 beoogde personen, eveneens iedere conclusie die uit deze aanwijzing wordt getrokken, slechts met de toestemming van de betrokken persoon worden medegedeeld aan anderen dan die welke uit hoofde van dit artikel zijn aangeduid.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie en op voordracht van de minister tot wiens bevoegdheid

finances, le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'État qui sont compétents pour rechercher et constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions dont il est question à l'article 8.1.65.

de energie behoort en de Minister van Financiën, stelt de Koning de Staatsambtenaren en agenten aan die bevoegd zijn om de overtredingen waarvan sprake in artikel 8.1.65 op te sporen en vast te stellen door middel van processen-verbaal strekkende tot bewijs tot het tegendeel bewezen wordt.

Art. 8.2.60. Autorités compétentes en matière d'enlèvement des épaves

Sont également chargés de rechercher et de constater en mer les infractions en vertu des articles 7.6.1 à 7.6.16 compris de ce code et des arrêtés d'exécution y afférents :

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

2° les membres du personnel désignés à cet effet de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord ;

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

4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Ils dressent un procès-verbal sur les infractions qu'ils constatent, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 8.2.60. Overheden bevoegd inzake wrakverwijdering

Zijn mede belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op de artikelen 7.6.1 tot 7.6.16 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

2° de daartoe aangestelde personeelsleden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

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

4° de daartoe aangestelde personeelsleden van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

Zij maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

Art. 8.2.61. Autorités compétentes en matière de sûreté maritime

§ 1. Sont également chargés de la surveillance du respect des articles 5.2.1 à 5.2.25 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que du Règlement ISPS :

1° dans le cadre de leur mission et de leurs compétences respectives, les membres du personnel des Douanes et accises du SPF Finances, les membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire de

Art. 8.2.61. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging

§ 1. Zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 van dit wetboek, de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening:

1° binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden, de personeelsleden van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, de door de Nationale Autoriteit

voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC et les capitaines de port ;

2° les membres du personnel désignés par le Roi et assermentés à cette fin de l'autorité compétente siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes déterminés à l'article 5.2.5, § 2.

§ 2. Les membres du personnel visés au § 1er constatent, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, ainsi que les infractions aux articles 5.2.1 à 5.2.25 et aux arrêtés d'exécution correspondants.

Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi ainsi qu'au contrevenant ou son représentant légal en Belgique.

Les membres du personnel visés au § 1er, 2°, envoient immédiatement une copie des procès-verbaux à l'autorité nationale de sûreté maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

§ 3. Les membres du personnel visés au § 1er, 2°, informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

§ 4. Les membres du personnel visés au § 1er, 2°, peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au § 1er :

1° à l'exclusion des lieux servant d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où les articles 5.2.1 à 5.2.25 et les arrêtés d'exécution y afférents sont applicables, étant entendu que les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge d'instruction compétent ;

voor Maritieme Beveiliging aangeduid personeelsleden van een waterwegbeheerder o haven, het ADCC en de havenkapiteins;

2° de door de Koning aangeduide en te dien einde beëdigde personeelsleden van de bevoegde overheid die als effectief of plaatsvervangend lid zetelen of tewerkgesteld zijn in de organen bepaald in artikel 5.2.5, § 2.

§ 2. De in § 1 bedoelde personeelsleden stellen bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel, de inbreuken op de ISPS-Verordening vast, alsook de inbreuken op de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

Deze processen-verbaal worden onverwijld aan de procureur des Konings overgezonden alsook aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België.

De in § 1, 2° bedoelde personeelsleden zenden onverwijld een kopie van de processen-verbaal aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

§ 3. Indien de in § 1, 2° bedoelde personeelsleden naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.

§ 4. De in § 1, 2° bedoelde personeelsleden kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in § 1:

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar de artikelen 5.2.1 tot 5.2.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, met uitsluiting van plaatsen die tot woning dienen, met dien verstande dat plaatsen die tot woning dienen, mogen slechts te allen tijde betreden worden met

toelating van de bewoner of met toestemming van de bevoegde onderzoeksrechter;

2° interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice du contrôle ;

2° ieder persoon wiens verhoor zij nodig achten ondervragen over alle feiten waarvan de kennisname nuttig is voor de uitoefening van het toezicht;

3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, §§ 1er et 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ;

3° de identiteit controleren van de personen, in de gevallen en overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 34, § 1, en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;

4° se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livre, registre, document, disque, disquette, bande ou n'importe quel autre support d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé ;

4° zonder verplaatsing, alle boeken, registers, documenten, schijven, diskettes, banden of gelijk welke andere informatiedragers die zij nodig achten voor het volbrengen van hun opdracht ter inzage doen overleggen en uittreksels, afschriften, afdrukken, uitdraaien, kopieën of fotokopieën ervan nemen of kosteloos doen verstrekken of zelfs gelijk welke van de in dit punt bedoelde informatiedragers tegen ontvangstbewijs doen afgeven;

5° faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.

5° vaststellingen doen door middel van het maken van foto's, film- en video-opnamen.

§ 5. En vue de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel visés au § 1er peuvent demander la collaboration des services de police.

§ 5. De personeelsleden bedoeld in § 1 kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden de medewerking vragen van de politiediensten.

En vue de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent demander la collaboration des membres du personnel visés au § 1er.

De politiediensten kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden, de medewerking vragen van de in § 1 bedoelde personeelsleden.

Art. 8.2.62. Autorités compétentes pour le milieu marin

Art. 8.2.62. Overheden bevoegd inzake het marien milieu

Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 5.3.5 :

Zijn mede belast met de opsporing en vaststelling op zee van de inbreuken op artikel 5.3.5:

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

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

2° les membres du personnel désignés à cet effet de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord ;

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

4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Les membres du personnel et agents visés à l'alinéa 1er, 2° et 4°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention MARPOL qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine.

Les personnes énoncées à l'alinéa 1er dressent un procès-verbal sur les infractions qu'elles constatent, qui a fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 8.2.63. Autres personnes compétentes en de mis en application

Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les autres membres du personnel de l'autorité désignés par le Roi surveillent le respect des dispositions du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents ; ils sont également chargés de rechercher et de constater les infractions à ces dispositions.

Art. 8.2.64. Compétences du personnel de la Défense

Dans les zones maritimes belges, conformément au droit international et sans préjudice des compétences des services de police et d'autres autorités, le personnel de la Défense peut exercer les compétences suivantes :

2° de daartoe aangestelde personeelsleden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

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

4° de daartoe aangestelde personeelsleden van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

De in het eerste lid, 2° en 4°, bedoelde personeelsleden en agenten zijn eveneens belast met de opsporing van de overtredingen van het MARPOL-Verdrag die krachtens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische overheden zijn toevertrouwd.

De in het eerste lid genoemde personen maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

Art. 8.2.63. Overige voor handhaving bevoegde personen

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de overige door de Koning aangeduide personeelsleden van de overheid toezicht op de naleving van de bepalingen van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, en zijn zij belast met het opsporen en vaststellen van de overtredingen van die bepalingen.

Art. 8.2.64. Bevoegdheden van het personeel van Defensie

In de Belgische maritieme gebieden, overeenkomstig het internationale recht en onverminderd de bevoegdheden van de politiediensten en andere overheden, kan het personeel van Defensie de volgende bevoegdheden uitoefenen:

1° retenir des personnes qui ne se soumettent pas aux mesures de sécurisation lors de la visite d'un navire tel qu'autorisé par le droit international. Dans ce cas, les services de police compétents sont immédiatement informés du fait qu'une personne est retenue. La personne retenue est remise, le plus rapidement possible, à un fonctionnaire de police.

La privation de liberté effectuée par le peronnel de la Défense ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

2° retenir une personne conformément à l'article 1er, 3°, de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive. La personne retenue est remise, le plus rapidement possible, à un fonctionnaire de police. La privation de liberté effectuée par les membres des Forces armées ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

3° contrôler l'identité de personnes dans les cas et aux conditions prévus aux 1° et 2°. Les pièces d'identité qui sont remises au peronnel de la Défense ne peuvent être retenues que pendant le temps nécessaire à la vérification de l'identité et doivent ensuite être immédiatement remises à l'intéressé. Si la personne refuse ou est dans l'impossibilité de faire la preuve de son identité, de même que si son identité est douteuse, elle peut être retenue pour être mise à disposition d'un fonctionnaire de police. La privation de liberté effectuée par le peronnel de la Défense ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

4° procéder au contrôle du navire et de son contenu.

5° soustraire à leur propriétaire, possesseur ou détenteur des objets et animaux présentant un

1° personen aanhouden die zich niet onderwerpen aan de beveiligingsmaatregelen , in geval van de inspectie van een schip zoals toegestaan door het internationaal recht. In dat geval worden de bevoegde politiediensten onmiddellijk op de hoogte gebracht van het feit dat een persoon wordt aangehouden. De aangehouden persoon wordt zo snel mogelijk overgedragen aan een politieambtenaar.

De vrijheidsbeneming door het personeel van Defensie mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen.

2° een persoon overeenkomstig artikel 1, 3° van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis ophouden. De opgehouden persoon wordt zo snel mogelijk overgedragen aan een politieambtenaar. De vrijheidsbeneming door het personeel van Defensie mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen.

3° de identiteit controleren van personen in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald in 1° en 2°. De identiteitsstukken die aan het personeelslid van Defensie overhandigd worden, mogen slechts ingehouden worden gedurende de voor de verificatie van de identiteit noodzakelijke tijd en moeten daarna onmiddellijk aan de betrokkene worden teruggegeven. Indien de persoon weigert of in de onmogelijkheid verkeert het bewijs te leveren van zijn identiteit, alsook indien zijn identiteit twijfelachtig is, mag hij worden opgehouden om ter beschikking te worden gesteld van een politieambtenaar. De vrijheidsbeneming door het personeelslid van Defensie mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen.

4° overgaan tot de controle van het schip en zijn inhoud.

5° de voorwerpen en dieren die een ernstig gevaar betekenen voor het leven en de lichamelijke

danger grave pour la vie et l'intégrité physique de personnes ou l'intégrité des lieux ou du matériel pour lesquels le membre des Forces armées effectue le contrôle du navire et de son contenu conformément au droit international applicable. Cette saisie administrative s'effectue conformément aux instructions et sous la responsabilité du personnes de la Défense le plus haut gradé. Ces objets et animaux sont mis à disposition d'un fonctionnaire de police conformément à l'article 30 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

integriteit van personen of de integriteit van plaatsen of materieel waarvoor het personeelslid van Defensie de controle van het schip en zijn inhoud overeenkomstig het toepasselijk internationale recht verricht, aan hun eigenaar, bezitter of houder ontrekken. Deze bestuurlijke inbeslagneming geschiedt overeenkomstig de richtlijnen en onder de verantwoordelijkheid van het personeelslid van Defensie met de hoogste graad. Deze voorwerpen en dieren worden ter beschikking gesteld van een politieambtenaar, overeenkomstig artikel 30 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt.

6° lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire des forces armées peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants d'une infraction à la loi vers le port approprié, en accord avec le droit international. Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté.

6° als de toegang aan boord geweigerd werd of feitelijk onmogelijk bleek te zijn, kan de commandant van het Belgisch oorlogsschip het bevel geven tot koerswijziging van het verdachte schip, dat met voldoende redenen van een wetsovertreding wordt verdacht, naar een geschikte haven, in overeenstemming met het internationaal recht. Deze koerswijziging gebeurt op kosten en op risico van de personen die het bevel hebben van het schip dat zijn koers moet wijzigen.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

Tijdens de doorvaart die volgt op de beslissing tot koerswijziging, kan de commandant de nodige en passende dwangmaatregelen nemen met het oog op het vrijwaren van het schip en zijn lading en van de veiligheid van de opvarenden.

7° procéder à une fouille de sécurité de personnes dans les cas suivants :

a. lorsque, en fonction du comportement de cette personne ou des circonstances, il y a des motifs raisonnables de croire qu'une personne porte une arme ou un objet dangereux ;

b. lorsqu'une personne fait l'objet d'une rétention dans les cas visés aux 1° et 2°.

7° overgaan tot de veiligheidsfouillering van personen in de volgende gevallen:

a. wanneer er, op grond van de gedragingen van deze persoon of de omstandigheden, redelijke gronden zijn om te denken dat een persoon een wapen of enig gevaarlijk voorwerp zou kunnen dragen;

c. b. wanneer een persoon opgehouden wordt in de gevallen bepaald in 1° en 2;

La fouille de sécurité ne peut être ordonnée que par le chef responsable, sur place, membre de la Défense.
La fouille de sécurité s'effectue par la palpation du corps et des vêtements de la personne fouillée. Elle ne peut durer plus longtemps que le temps raisonnable et nécessaire à cette fin.
La fouille est effectuée par un militaire du même sexe que la personne fouillée, sauf lorsqu'il y a suffisamment de raisons pour admettre que cela est impossible à cause d'un danger grave et imminent.

8° menotter une personne retenue, compte tenu :

- du comportement de l'intéressé au moment de ou pendant sa rétention;
- du danger que l'intéressé représente pour lui-même, pour le personnel de la Défense ou pour des tiers, ainsi que pour l'exécution de la mission.

9° recourir à la force aux conditions de l'article 37 de la loi sur la fonction de police et, le cas échéant, faire usage d'armes à feu aux conditions mentionnées à l'article 38, al.1er, 1° et 3°, de la même loi.

Art. 8.2.65. Formation du personnel de la Défense

Les membres du personnel de la Défense chargés de l'exécution des missions visées dans ce code doivent suivre une formation adaptée au caractère spécifique de missions de ce type.

Titre 3 – Poursuites des infractions

Chapitre 1er – Décision de poursuivre

Art. 8.3.1. Poursuites éventuelles

De veiligheidsfouillering mag enkel bevolen worden door de ter plaatse zijnde verantwoordelijke chef, lid van Defensie.

De veiligheidsfouillering gebeurt door het betasten van het lichaam en de kleding van de gefouilleerde persoon. Zij mag niet langer duren dan de daartoe redelijke en noodzakelijke tijd.

De fouillering wordt uitgevoerd door een militair van hetzelfde geslacht als de gefouilleerde, behalve wanneer er voldoende redenen aanwezig zijn om aan te nemen dat het onmogelijk is omwille van een ernstig en nakend gevaar.

8° een opgehouden persoon boeien, rekening houdend met:

- het gedrag van de betrokkene bij of tijdens zijn aanhouding;
- het gevaar dat betrokkene voor zichzelf, voor het personeel van Defensie of derden vormt, alsook voor de uitvoering van de opdracht.

9° geweld gebruiken onder de voorwaarden van artikel 37 van de wet op het politieambt en, in voorkomend geval, gebruikmaken van vuurwapens onder de voorwaarden vermeld in artikel 38, 1ste lid, 1° en 3°, van dezelfde wet.

Art. 8.2.65. Opleiding van het personeel van Defensie

De personeelsleden van Defensie belast met de uitvoering van de in dit wetboek bedoelde opdrachten moeten een vorming volgen die aan het specifieke karakter van dergelijke opdrachten is aangepast.

Titel 3 – Vervolging van inbreuken

Hoofdstuk 1 – Beslissing tot vervolging

Art. 8.3.1. Mogelijke vervolgingen

§ 1. Sans préjudice des droits de la partie civile, les infractions punies d'une sanction de niveau 2, 3, 4 5, 6 of 7 conformément au titre 1er peuvent donner lieu, à l'initiative du Ministère public, à une poursuite pénale devant le tribunal correctionnel, ou, selon le cas, devant la Cour d'Assises, à une extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou à une médiation pénale visée à l'article 216*ter* du Code d'instruction criminelle.

§ 2. Les infractions qui, conformément au titre 1er, sont punies d'une sanction de niveau 1 peuvent donner lieu, à l'initiative de l'autorité de sanction, à une amende administrative, à une déclaration de culpabilité ou à un classement sans suite.

Sans préjudice de dispositions légales particulières, la Police de la navigation, le MIK, toute autorité, tout officier public ou fonctionnaire qui a connaissance, dans l'exercice de ses fonctions, d'une infraction punie conformément au titre 1er d'une sanction en informe l'autorité de sanction dans un délai de 14 jours. Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité de sanction.

Art. 8.3.2. Compétence d'imposer une amende administrative

Le Roi désigne l'autorité de sanction habilitée à infliger les amendes administratives.

Art. 8.3.3. Relation entre les poursuites

L'application d'une amende administrative est exclue par :

1° la poursuite pénale, même si un acquittement la clôture ;

2° l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ;

§ 1. Onverminderd de rechten van de burgerlijke partij, kunnen de inbreuken die overeenkomstig titel 1 worden bestraft met een sanctie van niveau 2, 3, 4, 5, 6 of 7 op initiatief van het Openbaar Ministerie aanleiding geven tot strafvervolging voor de correctionele rechtbank, of, naargelang het geval, voor het hof van assisen, tot een minnelijke schikking of tot een bemiddeling in strafzaken bedoeld bij artikel 216*ter* van het Wetboek van strafvordering.

§ 2. De inbreuken die overeenkomstig titel 1 worden bestraft met een sanctie van niveau 1 kunnen op initiatief van de sanctionerende overheid aanleiding geven tot een administratieve geldboete, een schuldigverklaring of een klassering zonder gevolg.

Onverminderd bijzondere wettelijke bepalingen, stellen de Scheepvaartpolitie, het MIK, elke overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een inbreuk die overeenkomstig titel 1 wordt bestraft met een sanctie, de sanctionerende overheid daar binnen een termijn van 14 dagen van in kennis. Een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk is vastgesteld wordt aan de sanctionerende overheid toegezonden.

Art. 8.3.2. Bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete

De Koning wijst de sanctionerende overheid aan die gemachtigd is om administratieve geldboeten op te leggen.

Art. 8.3.3. Onderlinge verhouding tussen vervolgingen

De toepassing van een administratieve geldboete wordt uitgesloten door:

1° de strafvervolging, zelfs als ze wordt afgesloten met een vrijspraak;

2° de minnelijke schikking;

3° la médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle.

Art. 8.3.4. Communication des décisions en matière de poursuites pénales

§ 1. Le Ministère public notifie à l'autorité de sanction sa décision d'intenter ou non les poursuites pénales, de proposer une extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou une médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle.

§ 2. Si le Ministère public renonce à intenter les poursuites pénales, à proposer l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou une médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle, il fournit une copie des pièces de procédure de l'enquête complémentaire à l'autorité de sanction.

§ 3. L'autorité dont un membre du personnel a dressé le procès-verbal est informée de toute décision rendue sur l'action publique du chef d'infraction à la réglementation sur le respect dont elle exerce la surveillance.

Ces renseignements lui sont donnés dans le mois de la prise de la décision, selon le cas, par le Ministère public ou le greffier du tribunal de première instance ou de la cour d'appel qui l'a prononcée.

§ 4. Toute décision rendue sur l'action publique du chef d'infraction aux dispositions du présent code fait également l'objet d'une information à l'autorité de sanction.

Ces renseignements lui sont donnés dans le mois de la prise de la décision, selon le cas, par le Ministère public ou le greffier du tribunal de première instance ou de la cour d'appel qui l'a prononcée.

3° de bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van Strafvordering.

Art. 8.3.4. Mededeling van beslissingen inzake de strafvervolging

§ 1. Het Openbaar Ministerie bezorgt aan de sanctionerende overheid een kennisgeving van zijn beslissing om al dan niet strafvervolging in te stellen of een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering voor te stellen.

§ 2. Ingeval het Openbaar Ministerie ervan afziet een strafvervolging in te stellen of een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering voor te stellen, bezorgt het een afschrift van de procedurestukken van het aanvullend opsporingsonderzoek aan de sanctionerende overheid.

§ 3. De overheid waarvan een personeelslid het proces-verbaal heeft opgemaakt wordt op de hoogte gebracht van elke beslissing over de strafvordering uit hoofde van een inbreuk op de regelgeving op de naleving waarvan hij toezicht uitoefent.

Deze inlichtingen worden haar binnen een maand na de beslissing meegedeeld door, naargelang het geval, het Openbaar Ministerie of de griffier van de rechtbank van eerste aanleg of van het hof van beroep die ze heeft uitgesproken.

§ 4. Elke beslissing genomen over de strafvordering uit hoofde van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten wordt eveneens ter kennis van de sanctionerende overheid gebracht.

Deze inlichtingen worden haar binnen een maand na de beslissing meegedeeld door, naargelang het geval, het Openbaar Ministerie of de griffier van de rechtbank van eerste aanleg of van het hof van beroep die ze heeft uitgesproken.

Une copie de la décision est transmise à l'autorité de sanction si elle en fait la demande, selon le cas, par le greffier du tribunal de première instance ou de la cour d'appel qui l'a prononcée.

Art. 8.3.5. Décision de l'autorité de sanction

Si le Ministère public renonce à intenter les poursuites pénales, à proposer l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou une médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle ou si le Ministère public n'a pas pris de décision dans un délai de 1 mois à compter du jour de la réception du procès-verbal de constatation de l'infraction, l'autorité de sanction décide s'il y a lieu d'entamer la procédure d'amende administrative.

Chapitre 2 – Poursuites administratives

Art. 8.3.6. Indépendance et impartialité

L'autorité de sanction doit exercer sa compétence de façon indépendante et impartiale.

Ses membres du personnel ne peuvent prendre aucune décision dans un dossier dans lequel ils sont déjà intervenus dans une autre qualité, ni avoir un intérêt direct ou indirect dans les entreprises ou institutions concernées par la procédure.

Art. 8.3.7. Greffe

L'autorité de sanction dispose d'un greffe.

Le Roi peut déterminer les tâches et les modalités de fonctionnement du greffe.

Art. 8.3.8. Collaboration d'autres autorités

Een afschrift van de beslissing wordt aan de sanctionerende overheid toegestuurd als deze er om verzoekt, door, naargelang het geval, de griffier van de rechtbank van eerste aanleg of het hof van beroep die ze heeft uitgesproken.

Art. 8.3.5. Beslissing van de sanctionerende overheid

Ingeval het Openbaar Ministerie ervan afziet een strafvervolging in te stellen of een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering voor te stellen, of wanneer het Openbaar Ministerie geen beslissing heeft genomen binnen een termijn van een maand te rekenen van de dag van ontvangst van het proces-verbaal waarin de inbreuk werd vastgesteld, beslist de sanctionerende overheid of de procedure voor het opleggen van een administratieve geldboete moet worden opgestart.

Hoofdstuk 2 – Administratieve vervolging

Art. 8.3.6. Onafhankelijkheid en onpartijdigheid

De sanctionerende overheid moet haar bevoegdheid uitoefenen met inachtname van hun onafhankelijkheid en onpartijdigheid.

Haar personeelsleden mogen geen beslissing nemen in een dossier waarin ze reeds in een andere hoedanigheid zijn opgetreden, noch rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben in de ondernemingen of instellingen die in de procedure betrokken zijn.

Art. 8.3.7. Griffie

De sanctionerende overheid beschikt over een griffie.

De Koning kan de taken en nadere regels voor de werking van de griffie bepalen.

Art. 8.3.8. Medewerking van andere overheden

L'autorité de sanction peut requérir des ministres compétents ou des institutions ou services publics compétents, les renseignements administratifs qu'elle estime nécessaires pour pouvoir disposer de tous les éléments lui permettant de décider en pleine connaissance de cause des suites à donner au dossier qu'elle traite.

À cette fin, tous les services publics, y compris les parquets, les greffes des cours et tribunaux, la police, tous les services des provinces, des agglomérations, des fédérations de communes, des communes, des associations dont elles font partie, des institutions publiques qui en dépendent, sont tenus, à la demande de l'autorité de sanction, de lui fournir tout renseignement, ainsi que de lui produire des copies, sous n'importe quelle forme, de tous les supports d'information.

Les services précités sont tenus de fournir sans frais ces renseignements et copies.

Toutefois, les renseignements recueillis au cours de l'exécution des tâches imposées par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Art. 8.3.9. Moyens de défense

§ 1. Le contrevenant est invité, par envoi recommandé, à présenter ses moyens de défense. Cette lettre communique les données suivantes :

1° les références du procès-verbal qui constate l'infraction et relate les faits sur la base desquels la procédure est entamée ;

2° le droit pour le contrevenant d'exposer ses moyens de défense, avec le cas échéant la demande d'être entendu, par envoi recommandé dans un délai de trente jours à compter de la notification, à savoir le jour où l'envoi recommandé a été présenté au

Ten einde te kunnen beschikken over alle elementen die haar in staat moeten stellen om met volledige kennis van zaken een beslissing te nemen over het gevolg dat aan het dossier in behandeling moet worden gegeven kan de sanctionerende overheid van de bevoegde ministers, overheidsinstellingen of overheidsdiensten de door haar noodzakelijk geachte administratieve inlichtingen vragen.

Daartoe moeten alle overheidsdiensten, met inbegrip van de parketten, de griffies van de hoven en van alle rechtscolleges, de politie, de provincies, de agglomeraties en de federaties van gemeenten, de gemeenten, de verenigingen waartoe voornoemde overheden behoren, alsook de overheidsinstellingen die ervan afhangen, ingaan op het verzoek van de sanctionerende overheid om haar alle inlichtingen te verstrekken en haar kopieën te bezorgen, in eender welke vorm, van alle informatiedragers.

De voornoemde diensten zijn verplicht om de inlichtingen en afschriften kosteloos te bezorgen.

De inlichtingen verkregen tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid mogen evenwel enkel worden meegedeeld met de uitdrukkelijke machtiging van de rechterlijke overheid.

Art. 8.3.9. Verweermiddelen

§ 1. De overtreder wordt bij aangetekende zending verzocht zijn verweermiddelen in te dienen. Deze brief vermeldt de volgende gegevens:

1° de referenties van het proces-verbaal van vaststelling van de inbreuk en houdende het relaas van de feiten die aan de basis van de aanvang van de procedure liggen;

2° het recht van de overtreder om zijn verweermiddelen, met in voorkomend geval het verzoek om te worden gehoord, bij aangetekende zending in te dienen binnen een termijn van dertig dagen te rekenen van de dag van de kennisgeving,

destinataire en personne ou à sa résidence principale ou au siège social ;

3° le droit de se faire assister d'un conseil ;

4° l'adresse de l'autorité de sanction où le contrevenant peut consulter son dossier ainsi que les heures d'ouverture au cours desquelles il est en droit de le consulter ;

5° le droit pour le contrevenant ou pour son conseil d'obtenir une copie du dossier ;

6° l'adresse postale, l'adresse e-mail et les heures d'ouverture de l'autorité de sanction en vue de la présentation des moyens de défense.

§ 2. Si l'autorité de sanction reçoit une demande d'audition, l'autorité de sanction dispose de quarante-cinq jours, suivant la réception de cette requête, pour signifier, par envoi recommandé, la date de l'audience à la personne concernée.

Ces délais sont prescrits sous peine de nullité de toute la procédure de poursuites administratives.

La personne concernée peut demander une fois, par envoi recommandé adressé à l'autorité de sanction, le sursis de son audition en mentionnant la raison du sursis. L'autorité compétente fixe dans ce cas, par envoi recommandé, une nouvelle date.

Art. 8.3.10. Consultation du dossier

L'autorité de sanction met à la disposition du contrevenant ou de son conseil le dossier relatif aux infractions pouvant donner lieu à l'application de l'amende administrative afin qu'il puisse le consulter au greffe et elle l'autorise, sur demande, à prendre une copie des pièces du dossier. L'article 460ter du Code pénal est applicable au

namelijk op de dag dat de aangetekende zending aangeboden is aan de geadresseerde in persoon, op zijn hoofdverblijfplaats of op de maatschappelijke zetel;

3° het recht om zich te laten bijstaan door een raadsman;

4° het adres van de sanctionerende overheid waar de overtreder zijn dossier kan inzien, alsook de openingsuren gedurende welke hij hiervoor bij de sanctionerende overheid terecht kan;

5° het recht van de overtreder of van zijn raadsman op een afschrift van het dossier;

6° het postadres en het e-mailadres van de sanctionerende overheid alsook de openingsuren ervan, met het oog op de indiening van de verweermiddelen.

§ 2. Indien de sanctionerende overheid een verzoek ontvangt om te worden gehoord, beschikt de sanctionerende overheid over vijfenveertig dagen, volgend op de ontvangst van dit verzoek, om, bij aangetekende zending, de datum van de hoorzitting aan de betrokkene te betekenen.

Deze termijn is voorgeschreven op straffe van nietigheid van de hele procedure van administratieve vervolging.

De betrokkene kan, bij aangetekende zending, gericht aan de sanctionerende overheid, eenmaal uitstel van zijn hoorzitting aanvragen met vermelding van de reden van uitstel. De bevoegde autoriteit bepaalt in dat geval, bij aangetekende zending, een nieuwe datum.

Art. 8.3.10. Raadpleging van het dossier

De sanctionerende overheid stelt het dossier met betrekking tot de inbreuken welke aanleiding tot een administratieve geldboete kunnen geven ter beschikking van de overtreder of diens raadsman, zodat hij het kan raadplegen op de griffie en, op diens verzoek, geeft zij toelating om van de stukken van het dossier een afschrift te maken.

contrevenant qui est assimilé à l'inculpé en vue de l'application de cette disposition.

Les frais des copies sont à charge du contrevenant. Le tarif en est établi par le Roi.

Art. 8.3.11. Prescription

L'amende administrative ne peut plus être infligée cinq ans après les faits.

Toutefois, les actes d'instruction ou de poursuites, y compris les notifications des décisions du Ministère public d'intenter des poursuites pénales ou de ne pas poursuivre, et l'invitation au contrevenant de présenter des moyens de défense, accomplis dans le délai déterminé à l'alinéa 1er, en interrompent le cours. Ces actes font courir un nouveau délai d'égale durée, même à l'égard des personnes qui n'y sont pas impliquées.

Art. 8.3.12. Obligation d'attendre la défense

L'amende administrative ne peut être infligée avant l'échéance du délai mentionné à l'article 8.3.9, § 1er, ou avant la défense écrite du contrevenant, lorsque celle-ci est présentée avant la fin du délai précité, ou, le cas échéant, avant l'audition.

Art. 8.3.13. Délai raisonnable

Si la durée des poursuites par l'autorité de sanction dépasse le délai raisonnable, celle-ci peut se limiter à une simple déclaration de culpabilité ou infliger une amende administrative inférieure au minimum prévu par la loi.

Plus aucune amende administrative ne peut être infligée plus de deux ans après le jour où les poursuites administratives ont été intentées.

Artikel 460ter van het Strafwetboek is van toepassing op de overtreder, die met het oog op de toepassing van die bepaling met de inverdenkinggestelde gelijkgesteld wordt.

De kosten van de afschriften zijn ten laste van de overtreder. Het tarief wordt vastgesteld door de Koning.

Art. 8.3.11. Verjaring

De administratieve geldboete kan niet meer worden opgelegd vijf jaar na de feiten.

De daden van onderzoek of van vervolging, met inbegrip van de kennisgevingen van de beslissingen van het Openbaar Ministerie omtrent het al dan niet instellen van strafvervolging en het verzoek ten aanzien van de overtreder om verweermiddelen in te dienen, verricht binnen de in het eerste lid gestelde termijn, stuiten evenwel de loop ervan. Met die daden vangt een nieuwe termijn van gelijke duur aan, zelfs ten aanzien van personen die daarbij niet betrokken waren.

Art. 8.3.12. Verplichting het verweer af te wachten

De administratieve geldboete mag niet worden opgelegd vóór het eind van de termijn vermeld in artikel 8.3.9, § 1, of vóór het schriftelijk verweer van de overtreder, wanneer dit wordt ingediend vóór het einde van de voormelde termijn, of, in voorkomend geval, vóór de hoorzitting.

Art. 8.3.13. Redelijke termijn

Ingeval de duur van de vervolging door de sanctionerende overheid de redelijke termijn overschrijdt, kan deze zich beperken tot een eenvoudige schuldigverklaring of een administratieve geldboete opleggen die lager is dan het wettelijk minimum.

In elk geval kan geen administratieve geldboete meer worden opgelegd meer dan twee jaar na de dag waarop de administratieve vervolging is ingesteld.

Art. 8.3.14. Obligation de motivation

La décision infligeant l'amende administrative est motivée. Elle contient, entre autres, les considérations de droit et de fait pour, d'une part, répondre aux moyens de défense présentés et, d'autre part, motiver le montant de l'amende administrative.

Elle comprend, en outre, les éléments suivants :

1° les dispositions qui lui servent de base légale ;

2° les références du procès-verbal constatant l'infraction et relatant les faits à propos desquels la procédure a été entamée ;

3° la date de l'invitation à présenter des moyens de défense ;

4° le montant de l'amende administrative ;

5° les dispositions de l'article 8.3.19, §§ 1er et 2, concernant le paiement de l'amende ;

6° les possibilités de recours.

Art. 8.3.15. Notifications au contrevenant

La décision est notifiée au contrevenant par envoi recommandé conformément à l'article 8.3.9, § 1er, en même temps qu'une invitation à acquitter l'amende dans le délai déterminé à l'article 8.3.19, § 1er.

La notification éteint l'action publique.

Art. 8.3.16. Exécution

La décision a force exécutoire.

Art. 8.3.17. Recours

§ 1. Le contrevenant qui conteste la décision de l'autorité de sanction visée à l'article 8.3.14 dépose,

Art. 8.3.14. Motiveringsplicht

De beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete is met redenen omkleed. Ze omvat onder andere de overwegingen die feitelijk en rechtens aan de beslissing ten grondslag liggen, enerzijds als antwoord op de ingediende verweermiddelen en anderzijds als motivering voor het bedrag van de administratieve geldboete.

Ze omvat daarenboven de volgende elementen:

1° de bepalingen die er de rechtsgrond van uitmaken;

2° de referenties van het proces-verbaal tot vaststelling van de inbreuk en houdende het relaas van de feiten die aan de basis lagen van de aanvang van de procedure;

3° de datum van het verzoek tot indiening van de verweermiddelen;

4° het bedrag van de administratieve geldboete;

5° de bepalingen van artikel 8.3.19, § 1 en 2, met betrekking tot de betaling van de geldboete;

6° de beroepsmogelijkheden.

Art. 8.3.15. Kennisgevingen aan de overtreder

De beslissing wordt aan de overtreder ter kennis gebracht bij een aangetekende zending overeenkomstig artikel 8.3.9, § 1, samen met een verzoek tot betaling van de boete binnen de termijn bepaald bij artikel 8.3.19, § 1.

De kennisgeving doet de strafvordering vervallen.

Art. 8.3.16. Uitvoerbaarheid

De beslissing heeft uitvoerbare kracht.

Art. 8.3.17. Beroep

§ 1. De overtreder die de beslissing van de sanctionerende overheid bedoeld in artikel 8.3.14

par le biais d'une requête, un recours, dans un délai de 1 mois à compter de la notification de la décision à peine de déchéance, auprès du tribunal de police.

Ce recours suspend l'exécution de la décision.

Le recours contre la décision de l'autorité de sanction a pour effet de saisir le tribunal de police, sans que ce dernier ne puisse majorer le montant de l'amende administrative.

La décision du tribunal de police ne peut pas faire l'objet d'un appel.

§ 2. Les règles de preuve applicables aux poursuites pénales sont d'application à la procédure de recours par-devant le tribunal de police.

Art. 8.3.18. Communications à l'autorité verbalisante et au Ministère public

Les décisions administratives et judiciaires infligeant les amendes administratives, déclarant la culpabilité ou par lesquelles l'infraction est classée sans suite sont communiquées par l'autorité de sanction à l'autorité qui a dressé le procès-verbal et au Ministère public.

Art. 8.3.19. Paiement

§ 1. L'amende administrative doit être payée dans un délai de trois mois à compter du jour de la notification de la décision infligeant l'amende administrative ou à compter du jour où la décision judiciaire est coulée en force de chose jugée.

L'autorité de sanction peut toutefois accorder au contrevenant, sur sa demande et s'il y a lieu, un délai plus long, qui ne pourra en aucun cas dépasser le délai de prescription de l'action en récupération de l'amende tel que visé par l'article 8.3.20, § 2.

betwist, tekent op straffe van verval binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing bij wege van een verzoekschrift beroep aan bij de rechtbank van eerste aanleg.

Dit beroep schorst de uitvoering van de beslissing.

Het beroep tegen de beslissing van de sanctionerende overheid maakt het geschil zelf aanhangig bij de rechtbank van eerste aanleg, zonder dat deze laatste het bedrag van de administratieve geldboete mag verhogen.

De beslissing van de rechtbank van eerste aanleg is niet vatbaar voor hoger beroep.

§ 2. De bewijsregels die gelden voor de strafrechtspleging zijn op de beroepsprocedure voor de rechtbank van eerste aanleg van toepassing.

Art. 8.3.18. Mededelingen aan de verbaliserende overheid en het Openbaar Ministerie

De administratieve en gerechtelijke beslissingen tot oplegging van de administratieve geldboeten, tot schuldigverklaring of tot klassering zonder gevolg worden door de sanctionerende overheid meegedeeld aan de overheid die het proces-verbaal heeft opgemaakt en aan het Openbaar Ministerie.

Art. 8.3.19. Betaling

§ 1. De administratieve geldboete moet betaald worden binnen een termijn van drie maanden, die ingaat op de dag van de kennisgeving van de beslissing tot oplegging van de administratieve geldboete of op de dag waarop de rechterlijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De sanctionerende overheid kan de overtreder evenwel op diens verzoek en indien daartoe aanleiding bestaat een langere termijn toekennen, welke echter geenszins de verjaringstermijn van de rechtsvordering tot invordering van de geldboete als bedoeld bij artikel 8.3.20, § 2 mag

Dans ce cas, l'autorité de sanction communique par écrit, au contrevenant, le plan d'apurement.

§ 2. Le Roi peut déterminer d'autres modalités de paiement des amendes administratives.

Art. 8.3.20. Recouvrement

§ 1. Si le contrevenant ne paie pas l'amende administrative, l'autorité de sanction transmet la créance à l'administration du Service public fédéral Finances en charge de la perception et du recouvrement des créances non fiscales. Cette amende est recouvrée conformément aux articles 3 et suivants de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants qui sont recouvrés reviennent au Trésor.

§ 2. L'action en récupération de l'amende administrative se prescrit par dix ans à dater du jour où la décision de l'autorité de sanction n'est plus susceptible de recours.

§ 3. Le paiement de l'amende éteint l'action de l'autorité de sanction.

Art. 8.3.21. Protocole d'accord

Un protocole d'accord peut être conclu être les procureurs du Roi compétents et les autorités de sanction concernant les infractions visées au titre 1er.

Ce protocole d'accord respecte toutes les dispositions légales qui se rapportent notamment aux procédures prescrites pour les contrevenants et ne peut pas violer leurs droits.

Le protocole d'accord est publié au moyen d'un avis en français et en néerlandais au Moniteur belge.

Art. 8.3.22. Délais

overschrijden. In dat geval deelt de sanctionerende overheid het afbetalingsplan schriftelijk mee aan de overtreder.

§ 2. De Koning kan nadere regels voor de betaling van de administratieve geldboeten bepalen.

Art. 8.3.20. Invordering

§ 1. Ingeval de overtreder in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, maakt de sanctionerende overheid de schuldvordering over aan de administratie van de Federale Overheidsdienst Financiën, belast met de inning en de invordering van de niet-fiscale schuldvorderingen. Deze geldboete wordt ingevorderd overeenkomstig de artikelen 3 en volgende van de domaniale wet van 22 december 1949. De bedragen die ingevorderd worden komen toe aan de Schatkist.

§ 2. De rechtsvordering tot invordering van de administratieve geldboete verjaart tien jaar na de dag waarop geen beroep meer kan worden aangetekend tegen de beslissing van de sanctionerende overheid.

§ 3. Door de betaling van de geldboete vervalt de rechtsvordering van de sanctionerende overheid.

Art. 8.3.21. Protocolakkoord

Tussen de bevoegde procureurs des Konings en de sanctionerende overheid kan met betrekking tot de in titel 1 bedoelde inbreuken een protocolakkoord worden gesloten.

Dit protocolakkoord is in overeenstemming met alle wettelijke bepalingen die met name betrekking hebben op de procedures voorgeschreven voor de overtreders en kan hun rechten niet schenden.

Het protocolakkoord wordt bekendgemaakt door middel van een bericht in het Nederlands en in het Frans in het Belgisch Staatsblad.

Art. 8.3.22. Termijnen

Les articles 53 à 55 du Code judiciaire s'appliquent aux délais visés dans le présent titre.

Chapitre 3 – Dispositions particulières

Section 1 – Délits de navigation

Art. 8.3.23. Qualification des délits maritimes

Les faits pour lesquels ce code impose des peines correctionnelles sont des délits.

Les faits pour lesquels ce code impose des peines criminelles sont des crimes.

Art. 8.3.24. Compétence internationale

§ 1. Les délits de navigation commis à bord d'un navire belge sont réputés commis sur le territoire de la Belgique.

§ 2. Peut être poursuivi en Belgique le commandant ou homme d'équipage d'un navire belge qui, en dehors du territoire de la Belgique, se rend coupable des délits décrits aux articles 4.5.1 à 4.5.48.

§ 3. Peut également être poursuivi en Belgique le Belge ou l'étranger qui, en dehors du territoire belge, se rend coupable des délits de navigation décrits aux articles 4.4.2, 4.4.3, 4.5.12, § 3, 4.5.18, 4.5.22, §§ 2 et 3, et 4.5.23.

§ 4. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, en dehors du territoire de la Belgique, se rend coupable d'une infraction de piraterie visé à l'article 4.5.43 ou d'une infraction assimilée lorsque les faits se sont produits à l'encontre d'un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges.

Le procureur fédéral juge de l'opportunité des poursuites en tenant compte des circonstances concrètes de l'affaire.

De artikelen 53 tot en met artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing op de termijnen bedoeld in deze titel.

Hoofdstuk 3 – Bijzondere bepalingen

Afdeling 1 – Scheepvaartmisdrijven

Art. 8.3.23. Kwalificatie van scheepvaartmisdrijven

Feiten waarop dit wetboek correctionele straffen stelt, zijn wanbedrijven.

Feiten waarop dit wetboek criminele straffen stelt, zijn misdaden.

Art. 8.3.24. Internationale bevoegdheid

§ 1. Scheepvaartmisdrijven gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van België.

§ 2. De gezagvoerder of schepeling van een Belgisch schip die zich buiten het grondgebied van België schuldig maakt aan misdrijven als in de artikelen 4.5.1 tot 4.5.48 omschreven, kan in België worden vervolgd.

§ 3. De Belg of de vreemdeling die zich buiten het grondgebied van België schuldig maakt aan misdrijven als omschreven in de artikelen 4.4.2, 4.4.3, 4.5.12, § 3, 4.5.18, 4.5.22, § 2 en 3 en 4.5.23, kan eveneens in België worden vervolgd.

§ 4. De federale procureur is bevoegd om in België elke persoon te vervolgen die zich buiten het Belgisch grondgebied schuldig maakt aan een in artikel 4.5.43 bedoeld misdrijf van piraterij of een ermee gelijkgesteld misdrijf, wanneer de feiten tegen een Belgisch schip zijn gepleegd of wanneer de verdachten door Belgische militairen werden aangehouden.

De federale procureur oordeelt over de opportuniteit van de vervolging, rekening houdend met de concrete omstandigheden van de zaak.

Pour autant que cette juridiction présente les qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, tel que cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et l'État de cette juridiction, il peut décider que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la Belgique, cette affaire devrait être portée :

1° soit devant la juridiction de l'État du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis ;

2° soit devant la juridiction de l'État dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé ;

3° soit devant la juridiction d'un État tiers et ce, dès lors que les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet État d'une manière conforme au droit international.

Les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique.

§ 5. Les poursuites visées au présent article peuvent avoir lieu même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire de la Belgique.

Art. 8.3.25. Compétence territoriale

Sont également compétents le juge du lieu de l'infraction, celui du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue, celui du lieu où il aura été trouvé et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire.

À leur défaut, la connaissance de l'infraction appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles ou à la cour d'assises de Bruxelles.

Par dérogation aux alinéas précédents, les juridictions d'Anvers sont exclusivement compétentes pour prendre connaissance des infractions visées à l'article 4.5.43.

Voor zover dit rechtscollege de kenmerken van onafhankelijkheid, onpartijdigheid en billijkheid vertoont, zoals in het bijzonder kan blijken uit de relevante internationale verbintenissen waardoor België en de Staat van dit rechtscollege gebonden zijn, kan hij beslissen dat deze zaak, in het belang van een goede rechtsbedeling en met eerbiediging van de internationale verplichtingen van België, aanhangig zou moeten worden gemaakt:

1° hetzij bij het rechtscollege van de vlagstaat van het schip waartegen de feiten zijn gepleegd;

2° hetzij bij het rechtscollege van de Staat waarvan de dader een onderdaan is of van de plaats waar hij kan worden gevonden;

3° hetzij bij het rechtscollege van een derde Staat, zulks zodra de voorwaarden van deze overdracht met deze Staat zijn vastgesteld op een wijze die in overeenstemming is met het internationaal recht.

De burgerlijke partijstellingen zijn slechts ontvankelijk na de beslissing van de federale procureur om de strafvordering uit te oefenen.

§ 5. De in dit artikel bedoelde vervolging kan plaatsvinden zelfs indien de verdachte niet wordt aangetroffen op het grondgebied van België.

Art. 8.3.25. Territoriale bevoegdheid

Gelijkelijk bevoegd zijn de rechter van de plaats van het misdrijf, die van de verblijfplaats van de verdachte of van zijn laatst bekende verblijfplaats, die van de plaats waar de verdachte wordt aangetroffen, alsook die van de thuishaven van het schip.

Bij gebreke van deze staat het misdrijf ter kennisneming van de correctionele rechtbank te Brussel of van het hof van assisen te Brussel.

In afwijking van de voorgaande leden, zijn de rechtscolleges te Antwerpen uitsluitend bevoegd om kennis te nemen van de in artikel 4.5.43 bedoelde misdrijven.

Art. 8.3.26. Prescription

Les faits pour lesquels le présent code impose des peines criminelles ou correctionnelles se prescrivent à l'expiration d'un délai respectif de dix et de cinq ans, à compter du jour de l'infraction.

Art. 8.3.27. Application du Livre I du Code pénal

Sauf disposition contraire dans le présent code, toutes les dispositions du livre I du Code pénal s'appliquent aux délits de navigations.

Art. 8.3.28. Infractions commises par le commandant

La Police de la navigation et le consul poursuivent d'office ou sur dénonciation le infractions commises par un commandant et agissent conformément à l'article 8.2.52, § 6.

La Police de la navigation et le consul procèdent au débarquement du commandant si cela s'avère requis pour garantir la sécurité du navire ou des personnes embarquées en raison de la gravité des faits mis à sa charge. Ils font en sorte qu'il retourne le plus rapidement possible vers un port belge et prennent, si possible en concertation avec le propriétaire du navire ou l'armateur, les mesures nécessaires pour pourvoir à son remplacement.

Art. 8.3.29. Transgressions disciplinaires et crimes

Si le fait déféré au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge appliquera la peine disciplinaire.

Si le fait constitue un crime, le tribunal se conformera à l'article 193 du Code d'instruction criminelle.

Section 2 – Mer et ports

Art. 8.3.30. Compétence internationale

Art. 8.3.26. Verjaring

Feiten waarop dit wetboek criminele of correctionele straffen stelt, verjaren door verloop van respectievelijk tien jaar en vijf jaar, te rekenen van de dag van het misdrijf.

Art. 8.3.27. Toepassing van Boek I van het Strafwetboek

Voor zover in dit wetboek niet anders is bepaald, zijn alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek op de scheepvaartmisdrijven van toepassing.

Art. 8.3.28. Misdrijven gepleegd door de gezagvoerder

De Scheepvaartpolitie en de consul vervolgen ambtshalve of op aangifte de misdrijven gepleegd door een gezagvoerder en handelen overeenkomstig artikel 8.2.52, § 6.

De Scheepvaartpolitie en de consul doen de gezagvoerder ontschepen ingeval zulks wegens de ernst van de hem ten laste gelegde feiten vereist is voor de veiligheid van het schip of van de opvarenden. Zij dragen er zorg voor dat hij langs de snelste weg naar een Belgische haven terugkeert en nemen, zoveel mogelijk in overeenstemming met de scheepseigenaar of reder, de nodige maatregelen om hem te vervangen.

Art. 8.3.29. Tuchtvergrijpen en misdaden

Ingeval het voor de correctionele rechtbank gebrachte feit enkel een vergrijp is tegen de tucht, past de rechter de tuchtstraf toe.

Is het feit een misdaad, dan gedraagt de rechtbank zich overeenkomstig artikel 193 van het Wetboek van Strafvordering.

Afdeling 2 – Zee en havens

Art. 8.3.30. Internationale bevoegdheid

§ 1. Les infractions à la Convention COLREG commises avec un navire belge sont réputées commises sur le territoire de la Belgique.

§ 2. Peut être poursuivie en Belgique, dans la mesure où le droit international l'autorise, toute personne qui enfreint les articles 5.3.1 à 5.3.12 ou 8.2.32 à 8.2.42, ou les arrêtés d'exécution y afférents, lorsque l'infraction est commise :

1° en tout ou en partie sur le territoire belge ;

2° à l'intérieur de la zone économique exclusive belge ;

3° à bord d'un navire belge ;

4° par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction ;

5° pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge ;

6° hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge ;

7° en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge ;

8° dans une zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre État côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'État du pavillon.

Art. 8.3.31. Compétence territoriale

À l'égard des navires belges, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.

§ 1. Overtredingen van het COLREG-Verdrag gepleegd met een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van België.

§ 2. Een persoon die de artikelen 5.3.1 tot 5.3.12 of 8.2.32 tot 8.2.42, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt kan in België worden vervolgd, voor zover het internationaal recht het toelaat, ingeval de overtreding:

1° geheel of gedeeltelijk op het Belgische grondgebied is gepleegd;

2° in de Belgische exclusieve economische zone is gepleegd;

3° aan boord van een Belgisch schip is gepleegd;

4° is gepleegd door een Belg, ingeval het misdrijf volgens het strafrecht van de plaats van het delict een strafbaar feit uitmaakt, of indien die plaats niet onder enige rechtsmacht valt;

5° is gepleegd ten behoeve van een rechtspersoon met maatschappelijke zetel op het Belgische grondgebied;

6° is gepleegd buiten het Belgische grondgebied, maar schade heeft veroorzaakt of dreigt te veroorzaken binnen het Belgische grondgebied of de Belgische exclusieve economische zone, en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt;

7° is gepleegd op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt;

8° is gepleegd in een maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlagstaat.

Art. 8.3.31. Territoriale bevoegdheid

Ten aanzien van Belgische schepen is de bevoegde rechtbank die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

À l'égard des navires étrangers, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port d'escale ou de départ en Belgique.

À l'égard des navires étrangers naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive, sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de la Flandre occidentale.

Titre 4 – Le Conseil d'Enquête de navigation

Chapitre 1 – Institution et compétences

Art. 8.4.1. Directive 2008/106/CE

Ce titre concerne notamment la transposition partielle de la Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (refonte).

Art. 8.4.2. Institution et compétences

Il est institué un Conseil d'Enquête de navigation.

Le Conseil d'Enquête de navigation est compétent pour :

1° l'exercice d'une juridiction disciplinaire sur les commandants, les officiers et les hommes d'équipage de navires de mer belges et des autres navires qui sont désignés par arrêté royal, conformément à l'article 8.4.3 ;

2° la suspension et l'annulation de brevets, de licences et de brevets d'aptitude conformément à l'article 8.4.4 ;

3° le traitement des procédures de recours telles que visées à l'article 8.4.5 ;

4° la délivrance de l'autorisation d'immobiliser un navire telle que visée à l'article 8.4.6 ;

Ten aanzien van vreemde schepen is de bevoegde rechtbank die binnen het rechtsgebied waarvan de aanloop- of vertrekhaven in België is gelegen.

Ten aanzien van vreemde schepen die in de territoriale zee of in de exclusieve economische zone, varen zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van West-Vlaanderen.

Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

Hoofdstuk 1 – Instelling en bevoegdheden

Art. 8.4.1. Richtlijn 2008/106/EG

Deze titel strekt mede tot gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (herschikking).

Art. 8.4.2. Instelling en bevoegdheden

Er wordt een Onderzoeksraad voor de Scheepvaart ingesteld.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart is bevoegd voor:

1° de uitoefening van tuchtrechtelijke rechtsmacht over de gezagvoerders, de officieren en de schepelingen van Belgische zeeschepen en de andere schepen welke worden aangeduid bij koninklijk besluit, overeenkomstig artikel 8.4.3;

2° de schorsing en vernietiging van diploma's, vergunningen en vaarbevoegdheidsbewijzen overeenkomstig artikel 8.4.4;

3° de behandeling van beroepsprocedures als bedoeld in artikel 8.4.5;

4° de verlening van machtiging tot het aanhouden van een schip als bedoeld in artikel 8.4.6;

5° l'accomplissement des tâches qui lui ont été confiées par le présent code ou des lois spéciales.

Art. 8.4.3. Sanction disciplinaire

§ 1. Lorsqu'une des personnes visées à l'article 8.4.2, § 2, 1°, a manqué à ses devoirs professionnels ou a commis une faute de discipline navigation, le Conseil d'Enquête de navigation peut, même en l'absence de tout accident, lui infliger une sanction disciplinaire, en suivant la procédure instituée par le présent titre.

§ 2. La juridiction du Conseil d'Enquête de navigation et les peines qu'il prononce sont exclusivement disciplinaires.

Les décisions du Conseil d'Enquête de navigation ne sont pas contraignantes pour le juge pénal.

Art. 8.4.4. Suspension et annulation de brevets, licences et brevets d'aptitude

Si le Conseil d'Enquête de navigation constate l'incapacité physique d'une personne sur laquelle il est compétent, il peut suspendre ou annuler son brevet ou sa licence. Si cette personne navigue sans brevet ou licence ou est titulaire d'un brevet étranger, le Conseil d'Enquête de navigation peut la destituer du droit de naviguer à son poste sur les navires de mer visés à l'article 8.4.2, § 2, 1°.

Le Conseil d'Enquête de navigation peut annuler les brevets d'aptitude belges des personnes qui les ont obtenus de façon frauduleuse.

La suspension des brevets ou licences prononcée contre une personne qui a été ou qui est ultérieurement condamnée à une peine privative de la liberté ne court pas pendant la durée où le condamné subit sa peine ou la fait prescrire.

5° de opdrachten te vervullen welke hem worden gegeven door dit wetboek of bijzondere wetten.

Art. 8.4.3. Tuchtrechtelijke bestraffing

§ 1. Wanneer een van de in artikel 8.4.2, § 2, 1° bedoelde personen zijn beroepsplichten heeft verzaakt of een scheepvaarttuchtvergrijp heeft gepleegd, kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart hem, zelfs bij afwezigheid van een ongeval, een tuchtstraf opleggen met inachtneming van de bij deze titel ingestelde rechtspleging.

§ 2. De rechtsmacht van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart en de straffen welke hij uitspreekt, hebben uitsluitend betrekking op de tucht.

De uitspraken van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zijn niet bindend voor de strafrechter.

Art. 8.4.4. Schorsing en vernietiging van diploma's, vergunningen en vaarbevoegdheidsbewijzen

Stelt de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart de lichamelijke ongeschiktheid vast van een persoon over wie hij rechtsmacht heeft, dan kan hij diens diploma of vergunning schorsen of vernietigen. Indien die persoon vaart zonder diploma of vergunning of is hij houder van een buitenlands diploma, dan kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart hem ontzetten van het recht om in zijn betrekking te varen op de in artikel 8.4.2, § 2, 1° bedoelde zeeschepen.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan de Belgische vaarbevoegdheidsbewijzen vernietigen van personen die deze op fraudeleuze wijze hebben bekomen.

De schorsing van de geldigheid van diploma's of vergunningen uitgesproken tegen een persoon die veroordeeld werd of later veroordeeld wordt tot een vrijheid ontnemende straf, loopt niet gedurende de tijd dat de veroordeelde zijn straf ondergaat of laat verjaren.

Art. 8.4.5. Traitement des procédures de recours

Le Conseil d'Enquête de navigation prend connaissance des appels contre les décisions de l'autorité compétente interjetés conformément aux articles 8.2.28, § 6, 8.2.29, alinéa 4, 8.2.30, alinéa 3 et 8.2.41.

Art. 8.4.6. Autorisation d'immobiliser un navire

Dans le cas prévu à l'article 8.2.28, § 3, alinéa 2, le président du Conseil d'Enquête de navigation peut autoriser l'autorité compétente à immobiliser un navire de mer belge, le capitaine ou le propriétaire du navire entendu ou dûment appelé.

Chapitre 2 – Organisation

Art. 8.4.7. Siège

Le siège du Conseil d'Enquête de navigation est établi à Anvers.

Le Conseil d'Enquête de navigation peut, d'office ou par ordonnance rendue sur requête du Commissaire de l'État, décider qu'il se rendra dans une autre commune de Belgique.

Art. 8.4.8. Composition

Le Conseil d'Enquête de navigation est composé d'un président, d'un vice-président et de dix assesseurs.

Art. 8.4.9. Nomination du président et du vice-président

§ 1. Le président et le vice-président du Conseil d'Enquête de navigation sont nommés par le Roi, sur proposition du Ministre en charge de la mobilité maritime, pour une période de 6 ans, renouvelable.

Art. 8.4.5. Behandeling van beroepsprocedures

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig de artikelen 8.2.28, § 6, 8.2.29, vierde lid, 8.2.30, derde lid en 8.2.41.

Art. 8.4.6. Machtiging tot het aanhouden van een zeeschip

In het geval voorzien bij artikel 8.2.28, § 3, tweede lid, kan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, na de kapitein of de scheepseigenaar gehoord of behoorlijk opgeroepen te hebben, aan de bevoegde overheid machtiging verlenen een Belgisch zeeschip aan te houden.

Hoofdstuk 2 – Inrichting

Art. 8.4.7. Zetel

De zetel van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart is gevestigd te Antwerpen.

Bij bevelschrift gegeven ambtshalve dan wel op vordering van de Rijkscommissaris kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslissen zich naar een andere gemeente van België te begeven.

Art. 8.4.8. Samenstelling

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en uit tien bijzitters.

Art. 8.4.9. Benoeming van de voorzitter en de ondervoorzitter

§ 1. De voorzitter en de ondervoorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden op voordracht van de Minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit door de Koning benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar.

§ 2. Nul ne peut être nommé à ces fonctions s'il n'est belge et s'il ne remplit les conditions stipulées par l'article 207, § 3, du Code judiciaire.

§ 3. Le président prête le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du Ministre, en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de président en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

Le vice-président prête le même serment entre les mains du président, mais en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de vice-président en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

Art. 8.4.10. Nomination des assesseurs

Les assesseurs du Conseil d'Enquête de navigation sont nommés par le Roi pour une période de 6 ans, renouvelable.

Nul ne peut être nommé assesseur s'il n'est belge et s'il ne jouit de ses droits civils et politiques.

Parmi les assesseurs, deux au moins doivent être porteurs du brevet d'aptitude belge de capitaine, deux au moins du brevet d'aptitude belge de mécanicien ou de motoriste, et deux au moins du brevet d'aptitude belge de patron des eaux illimitées. Ces assesseurs devront avoir navigué en ces qualités respectives pendant deux ans au moins au cours des vingt années qui précèdent leur nomination.

Au moment de leur nomination, les assesseurs prêtent le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du président, en y ajoutant les mots :

§ 2. Niemand kan tot voorzitter of ondervoorzitter benoemd worden, tenzij hij Belg is en voldoet aan de voorwaarden bepaald in artikel 207, § 3, van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. De voorzitter legt in handen van de Minister de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer het ambt van voorzitter in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

De ondervoorzitter legt in handen van de voorzitter dezelfde eed af, doch onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer het ambt van ondervoorzitter in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

Art. 8.4.10. Benoeming van de bijzitters

De bijzitters van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden door de Koning benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar.

Niemand kan tot bijzitter benoemd worden, tenzij hij Belg is en zijn burgerlijke en politieke rechten bezit.

Onder de bijzitters moeten er tenminste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van kapitein, ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van werktuigkundige of motorist en ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van schipper onbeperkt vaargebied bezitten. Deze bijzitters moeten gedurende ten minste twee jaar in die onderscheiden hoedanigheden gevaren hebben in den loop van de twintig jaar welke hun benoeming voorafgaan.

De bijzitters leggen bij hun benoeming in handen van de voorzitter de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions d'assesseur pour le Conseil d'Enquête de navigation en honneur et conscience, avec exactitude et probité, de garder le secret des délibérations et de juger sans haine, sans crainte et sans complaisance, avec la seule volonté de dire la vérité et d'exécuter la loi ».

Art. 8.4.11. Le greffier et le greffier adjoint

Il y a auprès du Conseil d'Enquête de navigation un greffier et un greffier adjoint.

Le greffier et le greffier adjoint sont nommés pour une période de 6 ans, renouvelable, et révoqués par le Roi.

Nul ne peut remplir les fonctions de greffier s'il n'est belge s'il n'a rempli pendant 5 ans au moins les fonctions de greffier d'une cour, d'un tribunal de première instance ou de commerce, ou de greffier adjoint du Conseil d'Enquête de navigation. Nul ne peut être nommé greffier adjoint s'il n'est Belge et s'il n'est âgé de vingt et un ans accomplis.

Le greffier et les greffiers adjoints prêtent le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du président, en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de... (greffier ou greffier adjoint) en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

Les articles 168, 169 et 782 du Code judiciaire sont d'application conforme au greffier et au greffier adjoint du Conseil d'Enquête de navigation.

Art. 8.4.12. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint

§ 1. Il y a auprès du Conseil d'Enquête de navigation un Commissaire de l'État et un Commissaire adjoint.

"Ik zweer het ambt van bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen, de beraadslagingen geheim te zullen houden en uitspraak te zullen doen zonder haat, vrees en toegevendheid, alleen met de wil de waarheid te zeggen en de wet ten uitvoer te leggen".

Art. 8.4.11. De griffier en de toegevoegd griffier

Bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden een griffier en een toegevoegd griffier aangesteld.

De griffier en de toegevoegd griffier worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar en afgezet door de Koning.

Niemand mag het ambt van griffier waarnemen tenzij hij Belg is en ten minste 5 jaar lang het ambt van griffier heeft waargenomen bij een hof, een rechtbank van eerste aanleg of een handelsrechtbank of van toegevoegd griffier bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. Niemand kan tot toegevoegd griffier benoemd worden, tenzij hij Belg is en ten volle 21 jaar oud is.

De griffier en de toegevoegde griffiers leggen in handen van de voorzitter de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer het ambt van griffier" (respectievelijk "toegevoegd griffier") "in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

De artikelen 168, 169 en 782 van het Gerechtelijk Wetboek zijn op de griffier en de toegevoegd griffier van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Art. 8.4.12. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris

§ 1. Bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden een Rijkscommissaris en een toegevoegd Rijkscommissaris aangesteld.

§ 2. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint sont nommés pour une période de 6 ans, renouvelable, et révoqués par le Roi.

§ 3. Nul ne peut remplir les fonctions de Commissaire de l'État et de Commissaire adjoint s'il n'est belge et s'il n'est titulaire d'une licence ou d'un master en droit.

§ 4. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint prêtent le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du Roi, en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de... (Commissaire de l'État ou Commissaire adjoint) en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

§ 5. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint exercent leurs fonctions sous l'autorité du Roi.

§ 6. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint de l'État recueillent tous renseignements de nature à éclairer le Conseil d'Enquête de navigation sur les faits relevant de sa compétence. Ils ont l'initiative de l'application des mesures visées aux articles 8.4.3 et 8.4.4.

§ 7. Le Commissaire de l'État juge de l'opportunité des poursuites disciplinaires. Ses décisions de classement sont motivées.

Ce paragraphe n'est pas applicable aux procédures mises en place conformément à l'article 8.4.5.

§ 8. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint de l'État constatent les infractions de navigation venues à leur connaissance au cours de l'exercice de leurs fonctions.

§ 9. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint de l'État disposent des pouvoirs d'officiers

§ 2. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar en afgezet door de Koning.

§ 3. Niemand mag het ambt van Rijkscommissaris of toegevoegd Rijkscommissaris waarnemen, tenzij hij Belg is en licentiaat of master in de rechten is.

§ 4. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris leggen in handen van de Koning de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden:

"Ik zweer het ambt van Rijkscommissaris" (respectievelijk "toegevoegd Rijkscommissaris") "in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 5. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris oefenen hun ambt uit onder het gezag van de Koning.

§ 6. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris verzamelen alle inlichtingen van aard om de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart voor te lichten omtrent de feiten die tot zijn bevoegdheid behoren. Zij hebben het recht van initiatief ten aanzien van het nemen van de in de artikelen 8.4.3 en 8.4.4 bedoelde maatregelen.

§ 7. De Rijkscommissaris oordeelt over de opportuniteit van de tuchtrechtelijke vervolging. Zijn beslissingen tot seponering worden met redenen omkleed.

Deze paragraaf is niet van toepassing op procedures ingesteld overeenkomstig artikel 8.4.5.

§ 8. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris stellen alle scheepvaartvergrijpen vast, die hun tijdens de uitoefening van hun ambt ter kennis komen.

§ 9. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris beschikken over de

de police judiciaire et d'auxiliaires du procureur du Roi.

Art. 8.4.13. Incompatibilités et récusation

§ 1. Les conjoints, les cohabitants légaux, les parents et alliés jusqu'au troisième degré du président, du vice-président, des assesseurs, du Commissaire de l'État, du Commissaire adjoint de l'État, du greffier ou du greffier adjoint ne peuvent pas faire partie en même temps du Conseil d'Enquête de navigation.

§ 2. Les articles 293 à 299 du Code judiciaire sont d'application par analogie au président et aux vice-présidents du Conseil d'Enquête de navigation.

Peuvent toutefois être nommés aux fonctions de président ou de vice-président du Conseil d'Enquête de navigation :

1° les présidents de Chambre et les conseillers à la Cour d'appel, effectifs ou honoraires ;

2° les vice-présidents et juges des tribunaux de première instance, effectifs ou honoraires ;

§ 3. Les articles 297 et 298 du Code judiciaire sont d'application par analogie aux assesseurs du Conseil d'Enquête de navigation.

Les assesseurs ne peuvent pas être choisis parmi les huissiers ni les receveurs des impôts.

§ 4. Les articles 293 à 299 inclus du Code judiciaire sont d'application par analogie au Commissaire de l'État et au Commissaire adjoint de l'État, au greffier et au greffier adjoint.

Peuvent toutefois être nommés aux fonctions de Commissaire de l'État, de Commissaire adjoint de l'État, de greffier ou de greffier adjoint du Conseil

bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie en hulpofficier van de procureur des Konings.

Art. 8.4.13. Onverenigbaarheden en wraking

§ 1. Echtgenoten, wettelijk samenwonenden, bloed- en aanverwanten tot in de derde graad van de voorzitter, ondervoorzitter, bijzitters, Rijkscommissaris, toegevoegd Rijkscommissaris, griffier of toegevoegd griffier mogen niet samen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart deel uitmaken.

§ 2. De artikelen 293 tot 299 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing op de voorzitter en de ondervoorzitters van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Kunnen evenwel tot het ambt van voorzitter of ondervoorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden benoemd:

1° de Kamervoorzitters en de raadsheren in het hof van beroep die in functie zijn of de desbetreffende eretitel dragen;

2° de ondervoorzitters en de rechters in de rechtbank van eerste aanleg die in functie zijn of de desbetreffende eretitel dragen.

§ 3. De artikelen 297 en 298 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing op de bijzitters van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

De bijzitters mogen niet worden gekozen onder de gerechtsdeurwaarders en de ontvangers der belastingen.

§ 4. De artikelen 293 tot en met 299 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing op de Rijkscommissaris en de toegevoegde Rijkscommissaris, de griffier en de toegevoegd griffier.

De personeelsleden van de administratieve orde kunnen evenwel worden benoemd tot het ambt van Rijkscommissaris, toegevoegd Rijkscommissaris,

d'Enquête de navigation les membres du personnel de l'ordre administratif.

Les greffiers et les greffiers adjoints des tribunaux et des Cours d'appel peuvent aussi être nommés aux fonctions de greffier ou de greffier adjoint du Conseil d'Enquête de navigation.

§ 5. Si l'un des cas énumérés à l'article 828 du Code judiciaire se présente, le Conseil d'Enquête de navigation statuera sur la récusation du président, du vice-président, des assesseurs, du Commissaire de l'État, du Commissaire adjoint de l' État, du greffier ou du greffier adjoint, en fonction du cas.

Le Conseil d'Enquête de navigation décidera aussi de la récusation des assesseurs qui sont au service d'un propriétaire de navire ou armateur en cause.

griffier of toegevoegd griffier van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden benoemd.

De griffiers en adjunct-griffiers van de rechtbanken en van de hoven van beroep kunnen eveneens tot het ambt van griffier of toegevoegd griffier van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden benoemd.

§ 5. In de gevallen bedoeld in artikel 828 van het Gerechtelijk Wetboek beslist de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart over de wraking van de voorzitter, de ondervoorzitter, de bijzitters, de Rijkscommissaris, de toegevoegde Rijkscommissaris, de griffier of de toegevoegde griffier, naargelang het geval.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslist eveneens over de wraking van de bijzitters die in dienst zijn van een betrokken scheepseigenaar of reder.

Art. 8.4.14. Prise de décision

Le Conseil d'Enquête de navigation se réunit valablement lorsqu'au moins trois membres sont présents, à savoir le président ou le vice-président et deux assesseurs.

Le Conseil d'Enquête de navigation décide à la majorité des voix des membres présents. En cas de parité de voix, la voix du président est prépondérante.

Art. 8.4.14. Besluitvorming

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart vergadert geldig wanneer ten minste drie leden aanwezig zijn, met name de voorzitter of de ondervoorzitter en twee bijzitters.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden. Bij staking van stemmen, is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

Art. 8.4.15. Empêchements

En cas d'empêchement, le président est remplacé par le vice-président, le Commissaire de l'État par le Commissaire adjoint de l'État et le greffier par le greffier adjoint. L'article 329 du Code judiciaire est applicable au Conseil d'Enquête de navigation.

Art. 8.4.15. Verhinderingen

Bij verhindering wordt de voorzitter vervangen door de ondervoorzitter, de Rijkscommissaris door de toegevoegde Rijkscommissaris en de griffier door de toegevoegde griffier. Artikel 329 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Art. 8.4.16. Chambres

Le Conseil d'Enquête de navigation peut se diviser en chambres.

Art. 8.4.16. Kamers

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan zich verdelen in kamers.

Art. 8.4.17. Règlement du Conseil d'Enquête de navigation

Le règlement du Conseil d'Enquête de navigation est établi par arrêté royal sur la proposition du président.

Chapitre 3 – Procédure

Art. 8.4.18. Constatation des fautes de discipline martimes par le commandant

Toute faute de discipline de navigation est constatée par le commandant dans un rapport et consignée dans le journal de bord.

Le rapport est signé par le commandant et par l'intéressé, pour prise de connaissance. Si ce dernier refuse de le signer, il en sera fait mention au rapport.

Le rapport est immédiatement envoyé au propriétaire du navire ou à l'armateur, qui le renvoie au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête de navigation.

Art. 8.4.19. Collaboration avec d'autres autorités

Lorsqu'une autorité compétente constate des faits qui relèvent de la compétence du Conseil d'Enquête de navigation dans un rapport ou procès-verbal, il en envoie une copie au Commissaire de l'État.

Le Commissaire de l'État peut charger l'autorité concernée de collecter des informations supplémentaires.

Art. 8.4.20. Dépôt de plaintes

Tout intéressé a le droit de déposer plainte entre les mains du Commissaire de l'État.

Art. 8.4.21. Convocation du Conseil d'Enquête de navigation

Art. 8.4.17. Reglement van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

Het reglement van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt op voorstel van de voorzitter vastgesteld bij koninklijk besluit.

Hoofdstuk 3 – Rechtspleging

Art. 8.4.18. Vaststelling van scheepvaarttuchtvergrijpen door de gezagvoerder

Elk scheepvaarttuchtvergrijp wordt door de gezagvoerder vastgesteld in een verslag en vermeld in het scheepsdagboek.

Het verslag wordt ondertekend door de gezagvoerder en, voor kennisname, door de betrokkene. Indien deze weigert te tekenen wordt daarvan in het verslag melding gemaakt.

Het verslag wordt onmiddellijk toegestuurd aan de scheepseigenaar of de reder, die het doorstuurt naar de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Art. 8.4.19. Samenwerking met andere overheden

Wanneer een bevoegde overheid feiten die tot de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart behoren vaststelt in een verslag of proces-verbaal verzendt zij er een afschrift van aan de Rijkscommissaris.

De Rijkscommissaris kan de betrokken overheid opdracht geven bijkomende inlichtingen in te winnen.

Art. 8.4.20. Indiening van klachten

Iedere belanghebbende heeft het recht om bij de Rijkscommissaris een klacht in te dienen.

Art. 8.4.21. Bijeenroeping van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

§ 1. Le président du Conseil d'Enquête de navigation, à la requête du Commissaire de l'État ou même d'office, rend une ordonnance fixant les lieu, date et heure pour la réunion du Conseil et désignant les assesseurs appelés à siéger.

Le Commissaire de l'État se charge de la convocation des assesseurs.

§ 2. Le Commissaire de l'État et la personne à l'encontre de laquelle l'application d'une mesure disciplinaire est demandée peuvent s'opposer à ce que les assesseurs n'ayant pas suivi toute l'enquête aient voix délibérative.

Art. 8.4.22. Convocations

§ 1. Toute convocation à comparaître devant le Conseil est notifiée par le Commissaire de l'État par envoi recommandé.

Dans la convocation, le Commissaire de l'État mentionne les faits pour lesquels l'intéressé doit comparaître et le Commissaire de l'État avertit l'intéressé du fait que le Conseil peut imposer une sanction disciplinaire.

§ 2. Si les poursuites ont été intentées au moyen d'un procès-verbal dressé par le commandant, ce dernier sera également convoqué, en plus de l'intéressé, en vue d'être auditionné par le Conseil d'Enquête de navigation.

§ 3. Un délai d'au moins 14 jours s'écoulera entre la convocation et la comparution devant le Conseil d'Enquête de navigation. Si la personne convoquée n'a ni domicile, ni résidence, ni domicile élu en Belgique, l'article 55 du Code judiciaire est d'application. Si la personne convoquée démontre qu'elle est en mer pour des raisons professionnelles, le président peut fixer une nouvelle date de comparution. Ceci ne peut être invoqué qu'une fois.

§ 1. Op verzoek van de Rijkscommissaris dan wel ambtshalve vaardigt de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart een bevelschrift uit, waarbij plaats, dag en uur voor de bijeenkomst van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden vastgesteld en de ter vergadering opgeroepen bijzitters worden aangeduid.

De Rijkscommissaris zorgt voor de oproeping van de bijzitters.

§ 2. De Rijkscommissaris en de persoon tegen wie toepassing van een tuchtmaatregel wordt gevorderd kunnen zich ertegen verzetten, dat de bijzitters welke niet geheel het onderzoek gevolgd hebben, stemgerechtigd zijn.

Art. 8.4.22. Oproepingen

§ 1. Elke oproeping om voor de raad te verschijnen wordt bij aangetekende zending ter kennis gebracht door de Rijkscommissaris.

In de oproeping bepaalt de Rijkscommissaris de feiten waarvoor de betrokkene dient te verschijnen en deelt de Rijkscommissaris de betrokkene mee dat de raad een tuchtstraf kan opleggen.

§ 2. Wanneer de vervolging werd aangevat op basis van een proces-verbaal opgemaakt door de gezagvoerder, wordt naast de betrokkene ook de gezagvoerder opgeroepen, ten einde door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart te worden gehoord.

§ 3. Tussen de oproeping en de verschijning voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt een termijn van minstens 14 dagen gelaten. Ingeval de opgeroepen persoon noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch gekozen woonplaats heeft in België, is artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing. Indien de opgeroepen persoon aantoont dat hij om beroepsredenen op zee is, kan de voorzitter een nieuwe datum van verschijning

L'article 53bis du Code judiciaire est d'application par analogie aux convocations pour le Conseil d'Enquête de navigation.

En cas d'urgence, le président peut abréger les délais visés à l'alinéa précédent, voire ordonner la convocation d'heure à heure.

Art. 8.4.23. Exposé par le président

Au jour fixé, le président communique au Conseil l'avis reçu, la plainte déposée ou expose les faits qui ont motivé la réunion.

Art. 8.4.24. Enquête par le Conseil d'Enquête de navigation

§ 1. Le Conseil d'Enquête de navigation est tenu de procéder à l'enquête avec la plus grande célérité.

§ 2. Le Conseil d'Enquête de navigation a les pouvoirs d'enquête les plus étendus. Il peut se rendre à bord et y faire toutes constatations, entendre les témoins et ordonner le dépôt de tous écrits ou pièces à conviction. En cas de refus des intéressés de déposer les documents réclamés, le président, avec l'assentiment du Commissaire de l'État, peut procéder à la saisie des pièces.

Le Conseil d'Enquête de navigation peut ordonner des expertises et notamment une expertise médicale relative aux personnes sur lesquelles s'exerce sa juridiction.

Les règles prescrites pour les expertises ordonnées par le juge d'instruction sont d'application correspondante aux expertises ordonnées par le Conseil d'Enquête de navigation. Les experts déposent leur rapport au greffe du Conseil d'Enquête de navigation.

vaststellen. Dit kan slechts eenmaal worden ingeroepen.

Artikel 53bis van het Gerechtelijk Wetboek is op de oproepingen voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Is de zaak dringend, kan de voorzitter de termijnen bedoeld in het vorige lid verkorten en zelfs de oproeping van uur tot uur bevelen.

Art. 8.4.23. Uiteenzetting door de voorzitter

Op de gestelde dag deelt de voorzitter de raad het ontvangen advies, de ingediende aanklacht mee of zet de feiten uiteen welke tot de vergadering aanleiding gegeven hebben.

Art. 8.4.24. Onderzoek door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

§ 1. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart moet tot het onderzoek overgaan met de meeste spoed.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart heeft de meest uitgebreide macht van onderzoek. Hij mag zich aan boord begeven en er alle vaststellingen doen, de getuigen horen en de overlegging van alle bewijsschriften of stukken bevelen. Ingeval de belanghebbenden weigeren de opgevorderde documenten over te leggen, mag de voorzitter, met toestemming van den Rijkscommissaris, overgaan tot de inbeslagneming ervan.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart mag een onderzoek door deskundigen bevelen, met inbegrip van een geneeskundig onderzoek betreffende de aan zijn rechtsmacht onderworpen personen.

De voorschriften vastgesteld voor het door de onderzoeksrechter bevolen onderzoek door deskundigen, zijn op het door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bevolen onderzoek van overeenkomstige toepassing. De deskundigen dienen hun verslag in bij de griffie van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

§ 3. Le Conseil d'Enquête de navigation peut charger un ou plusieurs de ses membres de faire certaines constatations, même en dehors des eaux belges.

Art. 8.4.25. Auditions

§ 1. L'article 939 du Code judiciaire est d'application par analogie aux interrogatoires des intéressés et des témoins.

§ 2. Il n'y a pas lieu à reproche de témoins devant le Conseil d'Enquête de navigation.

§ 3. Le serment n'est pas exigé des personnes impliquées. Il sera toujours loisible à une personne qui se considère comme impliquée de se faire considérer comme telle.

§ 4. Si un témoin régulièrement convoqué néglige de comparaître ou de produire une excuse valable, le fait est acté au procès-verbal et le Commissaire de l'État peut adresser une plainte à ce propos au procureur du Roi, sur la réquisition duquel le juge d'instruction pourra, à moins que le témoin ne réside à l'étranger, délivrer un mandat d'amener conformément à l'article 80 du Code d'instruction criminelle.

§ 5. L'intéressé peut faire entendre des témoins et en faire convoquer par le Commissaire de l'État.

Si le Conseil d'Enquête de navigation décide que les témoins ne seront pas convoqués ou ne seront pas entendus, il en est fait mention au procès-verbal.

La personne impliquée au cours de l'enquête peut demander qu'un témoin soit entendu à nouveau. Si, en raison de circonstances spéciales, il ne peut être fait droit à cette demande, il sera fait mention de ces circonstances au procès-verbal.

§ 6. Les assesseurs, le Commissaire de l'État et les personnes impliquées sont autorisés à poser

§ 3. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan een of meer van zijn leden ermee belasten bepaalde vaststellingen te doen, zelfs buiten de Belgische wateren.

Art. 8.4.25. Verhoren

§ 1. Artikel 939 van het Gerechtelijk Wetboek is van overeenkomstige toepassing op de verhoren van de betrokkene en de getuigen.

§ 2. Voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden geen getuigen gewraakt.

§ 3. De eed wordt niet aan de betrokken personen opgelegd. Het staat een persoon die zich betrokken acht, steeds vrij zich als dusdanig te doen beschouwen.

§ 4. Indien een regelmatig opgeroepen getuige verzuimt te verschijnen of een geldige verontschuldiging over te leggen, wordt zulks in het proces-verbaal opgetekend en mag de Rijkscommissaris daarover een klacht indienen bij de procureur des Konings, op wiens vordering de onderzoeksrechter, overeenkomstig artikel 80 van het Wetboek van Strafvordering, een bevel tot medebrenging zal kunnen afleveren, tenzij de getuige in het buitenland verblijft.

§ 5. De betrokkene mag getuigen doen horen en er door de Rijkscommissaris doen oproepen.

Beslist de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart dat de getuigen niet zullen opgeroepen of gehoord worden, dan wordt zulks in het proces-verbaal vermeld.

De in de loop van het onderzoek betrokken persoon mag vragen dat een getuige opnieuw gehoord wordt. Ingeval er wegens bijzondere omstandigheden aan dit verzoek geen gevolg kan gegeven worden, worden die omstandigheden in het proces-verbaal vermeld.

§ 6. De bijzitters, de Rijkscommissaris en de betrokken personen zijn ertoe gemachtigd aan de

directement des questions aux témoins, dans l'ordre déterminé par le président.

Si le Conseil d'Enquête de navigation décide que la question n'est ni pertinente, ni relevante et qu'il ne doit pas y être répondu, il en est mention au procès-verbal.

§ 7. Le Conseil d'Enquête de navigation peut déléguer un de ses membres pour recevoir la déposition d'un témoin incapable de se rendre devant le Conseil d'Enquête de navigation.

§ 8. Le Conseil d'Enquête de navigation peut donner délégation aux consuls pour recevoir les dépositions des témoins résidant à l'étranger et adresser des lettres rogatoires aux autorités étrangères.

Art. 8.4.26. Droits de la défense

L'intéressé peut se faire assister ou représenter par un conseil.

L'intéressé et son conseil peuvent prendre connaissance du procès-verbal de l'enquête, ainsi que de tous documents produits et sont autorisés à assister à toute mesure d'instruction.

Art. 8.4.27. Audiences et prononcés

§ 1. Les audiences du Conseil d'Enquête de navigation sont publiques.

Le Conseil d'Enquête de navigation peut toutefois ordonner le huis clos lorsque la personne intéressée le demande ou si la publicité des débats est dangereuse pour les mœurs ou la sécurité publique.

§ 2. Les décisions sont toujours prononcées publiquement. Il en est délivré copie, ainsi que de toutes les pièces de l'information, à la personne intéressée qui en fait la demande. Les tiers ne

getuigen rechtstreeks vragen te stellen in de door de voorzitter vastgestelde volgorde.

Beslist de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart dat de vraag noch tot de zaak behoort noch er betrekking op heeft en er niet moet op worden geantwoord, dan wordt zulks in het proces-verbaal vermeld.

§ 7. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan aan een van zijn leden opdragen een verklaring af te nemen van de getuige die niet in staat is zich voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart te begeven.

§ 8. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan de consuls ermee belasten de verklaringen van de in het buitenland verblijvende getuigen te ontvangen en rogatoire brieven te zenden aan de buitenlandse overheden.

Art. 8.4.26. Rechten van verdediging

De betrokkene mag zich doen bijstaan of vertegenwoordigen door een raadsman.

De betrokkene en zijn raadsman mogen kennis nemen van het proces-verbaal van het onderzoek alsook van al de overgelegde documenten, en zijn ertoe gemachtigd bij het treffen van om het even welke onderzoeksmaatregel aanwezig te zijn.

Art. 8.4.27. Terechtzittingen en uitspraken

§ 1. De terechtzittingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zijn openbaar.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart mag evenwel het verhoor met gesloten deuren bevelen, ingeval de betrokken persoon erom vraagt of ingeval de openbaarheid van de besprekingen gevaar oplevert voor de goede zeden of de openbare veiligheid.

§ 2. De beslissingen worden altijd uitgesproken in het openbaar. Van die beslissingen alsook van al de stukken van het onderzoek wordt afschrift gegeven aan de betrokken persoon die er om

peuvent obtenir ces copies qu'avec l'autorisation du président.

§ 3. Les articles 759 à 762, 778, alinéa 1er, et 782bis du Code judiciaire sont d'application par analogie au Conseil d'Enquête de navigation.

Art. 8.4.28. Frais de la procédure

Les frais de procédure sont arrêtés par le Conseil d'Enquête de navigation et recouvrés comme en matière répressive. Ils sont à la charge de la personne à laquelle une mesure disciplinaire est appliquée. Toutefois, le Conseil d'Enquête de navigation peut mettre tout ou partie de ces frais à charge de l'État.

Art. 8.4.29. Constitution de partie civile et intervention

Il n'y a lieu devant le Conseil d'Enquête de navigation ni à constitution de partie civile, ni à intervention quelconque, même aux fins de jugement commun.

Art. 8.4.30. Notification des décisions aux personnes concernées

Le Commissaire de l'État notifie aux personnes concernées les décisions prises par le Conseil d'Enquête de navigation en vertu des articles 8.4.3., 8.4.4. ou 8.4.5 par envoi recommandé.

Art. 8.4.31. Notification des faits et des décisions aux autorités compétentes

Si certains faits révélés par l'enquête paraissent constituer une infraction, le Commissaire de l'État en donne connaissance à l'autorité compétente et le Conseil d'Enquête de navigation lui transmet toutes les pièces ou en fait des copies.

vraagt. Derden kunnen die afschriften slechts bekomen met toelating van de voorzitter.

§ 3. De artikelen 759 tot en met 762, 778, eerste lid, en 782bis van het Gerechtelijk Wetboek zijn op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Art. 8.4.28. Kosten van de rechtspleging

De kosten van rechtspleging worden door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart vastgesteld en geïnd als in strafzaken. Zij vallen ten laste van de persoon tegen wie een tuchtmaatregel wordt uitgesproken. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan deze kosten evenwel geheel of gedeeltelijk ten laste doen komen van de Staat.

Art. 8.4.29. Burgerlijke partijstelling en tussenkomst

Voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt noch burgerlijke partij gesteld noch enigerlei tussenkomst aangewend, zelfs niet met het oog op de gemeenverklaring van een beslissing.

Art. 8.4.30. Kennisgeving van beslissingen aan de betrokkenen

De Rijkscommissaris geeft van de beslissingen die de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt op grond van de artikelen 8.4.3, 8.4.4 of 8.4.5 aan de betrokkenen kennis door middel van een aangetekende zending.

Art. 8.4.31. Kennisgeving van feiten en beslissingen aan bevoegde overheden

§ 1.Ingeval bepaalde door het onderzoek aan de dag gebrachte feiten een misdrijf schijnen uit te maken, geeft de Rijkscommissaris er kennis van aan de bevoegde overheid en maakt de Onderzoeksraad voor de Scheepvaartvaart haar al de stukken of afschriften daarvan over.

§ 2. Le Commissaire de l'État informe l'autorité compétente des décisions du Conseil d'Enquête de navigation.

Si la décision concerne le porteur d'un diplôme étranger, le Commissaire de l'État en informe les autorités du pays qui a délivré ce diplôme.

Art. 8.4.32. Opposition

§ 1. Une décision définitive est réputée contradictoire dès que l'intéressé a comparu sur l'avertissement prévu à l'article 8.4.22, § 1er, et avant la décision définitive ou qu'il était représenté.

§ 2. L'opposition aux décisions rendues par défaut doit être formée par envoi recommandé dans les 30 jours après la notification de la décision visée à l'article 8.4.30.

Si la personne concernée n'a ni domicile, ni résidence, ni domicile élu en Belgique, l'article 55 du Code judiciaire est d'application.

Par dérogation aux alinéas précédents, le délai sera porté à trois mois si l'intéressé démontre qu'il se trouvait en mer pour des raisons professionnelles au moment de la notification de la décision visée à l'article 8.4.30.

§ 3. L'opposition suspend l'exécution de la décision.

§ 4. Les frais de l'opposition sont à charge de la personne qui fait opposition, si le défaut lui est imputable.

Art. 8.4.33. Appel

§ 1. Sont exclusivement susceptibles d'appel :

1° les décisions du Conseil d'Enquête de navigation qui infligent une sanction disciplinaire en vertu de l'article 8.4.3 ;

§ 2. De Rijkscommissaris geeft van de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kennis aan de bevoegde overheid.

Heeft de beslissing betrekking op de houder van een buitenlands diploma, dan geeft de Rijkscommissaris er kennis van aan de overheden van het land dat bedoeld diploma heeft afgeleverd.

Art. 8.4.32. Verzet

§ 1. Een eindbeslissing wordt beschouwd als op tegenspraak genomen, zodra de belanghebbende voor die eindbeslissing na de bij artikel 8.4.22, § 1, voorziene mededeling verschenen is of vertegenwoordigd werd.

§ 2. Verzet tegen bij verstek gewezen beslissingen moet worden gedaan bij een aangetekende zending, binnen de 30 dagen na kennisgeving van de beslissing bedoeld in artikel 8.4.30.

Ingeval de betrokkene noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch gekozen woonplaats heeft in België, is artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

In afwijking van de vorige leden, wordt de termijn op drie maand gebracht ingeval de betrokkene aantoont dat hij zich op het ogenblik van de in artikel 8.4.30 bedoelde kennisgeving om beroepsredenen op zee bevond.

§ 3. Het verzet schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing.

§ 4. De kosten van verzet zijn ten laste van de persoon die verzet doet, indien het verstek aan hem te wijten is.

Art. 8.4.33. Hoger beroep

§ 1. Voor hoger beroep zijn uitsluitend vatbaar:

1° de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarbij een tuchtstraf wordt opgelegd op grond van artikel 8.4.3;

2° les décisions du Conseil d'Enquête de navigation qui suspendent ou annulent un brevet d'aptitude en vertu de l'article 8.4.4.

§ 2. L'appel visé au paragraphe 1er est introduit auprès du tribunal de première instance d'Anvers, division d'Anvers. Il est toutefois introduit auprès du tribunal de première instance de Flandre occidentale, division de Bruges, pour ce qui concerne les membres d'équipage des navires de pêche.

§ 3. L'appel est introduit dans les trente jours qui suivent la notification de la décision visée à l'article 8.4.30.

Si la personne concernée n'a ni domicile, ni résidence, ni domicile élu en Belgique, l'article 55 du Code judiciaire est d'application.

Par dérogation aux alinéas 1er et 2, le délai sera porté à trois mois si l'intéressé démontre qu'il se trouvait en mer pour des raisons professionnelles au moment de la notification de la décision visée à l'article 8.4.30.

§ 4. Le tribunal de première instance statue en dernier ressort.

§ 5. L'appel suspend l'exécution de la décision.

Art. 8.4.34. Révision

§ 1. Le Conseil d'Enquête de navigation peut, le Commissaire de l'État entendu, réviser sa décision suspendant ou annulant, pour cause d'incapacité physique, les brevets ou licences, s'Il estime que l'état de l'intéressé s'est modifié.

§ 2. La demande en révision est adressée, sans formalité, au président par le Commissaire de l'État ou par l'intéressé.

2° de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarbij een vaarbevoegdheidsbewijs wordt geschorst of nietig verklaard op grond van artikel 8.4.4.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde hoger beroep wordt ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg van Antwerpen, afdeling Antwerpen. Het wordt evenwel ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg van West-Vlaanderen, afdeling Brugge, wat de bemanningsleden van vissersschepen betreft.

§ 3. Het hoger beroep wordt ingesteld binnen de dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing bedoeld in artikel 8.4.30.

Ingeval de betrokkene noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch gekozen woonplaats heeft in België, is artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

In afwijking van het eerste en tweede lid, wordt de termijn op drie maand gebracht ingeval de betrokkene aantoont dat hij zich op het ogenblik van de in artikel 8.4.30 bedoelde kennisgeving om beroepsredenen op zee bevond.

§ 4. De rechtbank van eerste aanleg doet uitspraak in laatste aanleg.

§ 5. Het hoger beroep schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing.

Art. 8.4.34. Herziening

§ 1. Na de Rijkscommissaris gehoord te hebben, kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zijn beslissing, waarbij diploma's of vergunningen werden geschorst of vernietigd om reden van lichamelijke ongeschiktheid, herzien ingeval Hij oordeelt dat in de toestand van de betrokkene wijziging gekomen is.

§ 2. De eis tot herziening wordt, zonder vormvereisten, tot de voorzitter gericht door de Rijkscommissaris of door de betrokkene.

Si la révision est demandée, le président doit convoquer le Conseil d'Enquête de navigation dans les six mois.

§ 3. La demande en révision ne peut être formulée qu'un an après la décision dont la révision est demandée.

Si la demande en révision est rejetée, toute nouvelle demande ne pourra être formulée qu'après l'expiration d'un délai d'un an.

§ 4. Les frais de la demande de révision sont à charge de l'intéressé s'il est débouté.

§ 5. La demande de révision ne suspend pas l'exécution de la décision.

Art. 8.4.35. Enquête nouvelle

Si des faits nouveaux sont révélés qui auraient été de nature à influer sur la décision du Conseil d'Enquête de navigation, une enquête nouvelle peut être demandée par le Commissaire de l'État ou par la personne à laquelle une mesure disciplinaire a été infligée.

La demande d'enquête nouvelle sera formée par requête adressée au Conseil d'Enquête de navigation précisant les faits invoqués.

Le Conseil d'Enquête de navigation décide s'il y a lieu à nouvelle enquête.

Les frais de la demande d'enquête nouvelle sont à charge de l'intéressé s'il est débouté.

La demande d'enquête nouvelle ne suspend pas l'exécution de la décision.

Art. 8.4.36. Réhabilitation en honneur et droits

La personne à laquelle une décision visée à l'article 8.4.3, autre que le retrait définitif des

Wordt om herziening gevraagd, dan moet de voorzitter de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bijeenroepen binnen zes maand.

§ 3. De eis tot herziening mag eerst worden ingediend 1 jaar na de beslissing waarvan herziening wordt aangevraagd.

Wordt de eis tot herziening verworpen, dan kan geen nieuwe eis worden ingediend dan na het verstrijken van een termijn van 1 jaar.

§ 4. Ingeval de betrokkene in het ongelijk wordt gesteld, zijn de kosten van de eis tot herziening te zijnen laste.

§ 5. De eis tot herziening schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing niet.

Art. 8.4.35. Nieuw onderzoek

Worden nieuwe feiten aan de dag gebracht welke van aard mochten zijn geweest om op de beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart invloed te hebben, dan kunnen de Rijkscommissaris of de persoon aan wie een tuchtmaatregel werd opgelegd, om een nieuw onderzoek verzoeken.

Het verzoek tot nieuw onderzoek wordt aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gericht bij verzoekschrift waarin de aangevoerde feiten nauwkeurig worden omschreven.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslist of een nieuw onderzoek wordt ingesteld.

Ingeval de betrokkene in het ongelijk wordt gesteld, zijn de kosten van het verzoek tot nieuw onderzoek te zijnen laste.

Het verzoek tot nieuw onderzoek schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing niet.

Art. 8.4.36. Herstel in eer en rechten

De persoon tegen wie, buiten het voorgoed intrekken van diploma's of vergunningen, een in

brevets ou licences, aura été appliquée, pourra demander sa réhabilitation auprès du Conseil d'Enquête de navigation.

Le Conseil d'Enquête de navigation pourra décider d'une réhabilitation après avoir entendu le Commissaire de l'État et pour autant qu'au cours d'un délai de cinq ans de navigation effective depuis l'application de la sanction disciplinaire, l'intéressé a donné des preuves notoires de diligence et de capacité.

Les frais de la demande de réhabilitation sont à charge de l'intéressé s'il est débouté.

La demande de réhabilitation ne suspend pas l'exécution de la décision.

Art. 8.4.37. Délais de prescription et de procédure

Aucune procédure ne peut être ouverte devant le Conseil d'Enquête de navigation au sujet de faits remontant à plus de 1 ans.

Le Conseil d'Enquête de navigation ne peut se prononcer plus de 2 ans après avoir été convoqué.

En cas d'opposition, la décision sera non avenue à l'égard de l'opposant, si le Conseil d'Enquête de navigation n'a pas à nouveau statué dans les 2 ans de l'opposition.

Le début de l'exécution des sanctions disciplinaires visées à l'article 8.1.2, § 1, 1°, se prescrit à l'expiration d'un délai de deux ans à compter du jour de la décision définitive.

Art. 8.4.38. Emploi des langues

Les dispositions légales concernant l'emploi de la langue néerlandaise en matière répressive sont d'application par analogie à la procédure par-devant le Conseil d'Enquête de navigation.

artikel 8.4.3 bedoelde beslissing werd uitgesproken kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart om herstel in eer en rechten verzoeken.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan tot herstel in eer en rechten beslissen nadat de Rijkscommissaris werd gehoord en op voorwaarde dat de betrokkene gedurende vijf jaar effectieve vaartijd verlopen sedert de uitspraak van de tuchtstraf, klaarblijkelijke bewijzen van vlijt en bekwaamheid heeft gegeven.

Ingeval de betrokkene in het ongelijk wordt gesteld, zijn de kosten van het verzoek tot herstel in eer en rechten te zijnen laste.

Het verzoek tot herstel in eer en rechten schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing niet.

Art. 8.4.37. Verjarings- en rechtsplegingstermijnen

Geen rechtspleging mag voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden aangevat omtrent feiten die meer dan 1 jaar geleden zijn.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart mag geen uitspraak doen meer dan 2 jaar nadat Hij werd bijeengeroepen.

In geval van verzet zal de beslissing ten opzichte van de partij die verzet heeft gedaan, als onbestaand worden beschouwd indien de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart binnen 2 jaar na het verzet geen nieuwe uitspraak heeft gedaan.

De aanvang van de uitvoering van de tuchtstraffen bedoeld in artikel 8.1.2, § 1, 1° verjaart door verloop van twee jaar vanaf de dag van de definitieve uitspraak.

Art. 8.4.38. Taalgebruik

De wetsbepalingen betreffende het gebruik van de Nederlandse taal in strafzaken zijn op de rechtspleging voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Art. 8.5.1. Notions

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° « Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers » : l'instance nationale chargée de l'application, désignée en vertu de l'article 8.5.3 ;

2° « jours ouvrables » : tous les jours de la semaine à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux ;

3° « plainte » : toute dénonciation d'une infraction supposée au Règlement concernant les droits des passagers.

Art. 8.5.2. Application internationale et matérielle

Sans préjudice de l'article 8.5.6, § 3, ce titre s'applique au transport de passagers relevant du champ d'application du Règlement concernant les droits des passagers, mais à la seule condition que le port d'embarquement du transport de passagers ou de la croisière soit situé en Belgique, ou que le port de débarquement soit situé en Belgique en ce qui concerne les transports de passagers en provenance d'un pays tiers.

Art. 8.5.3. Désignation de l'Instance de maintien pour le transport de passagers

Le Roi désigne l'instance publique compétente conformément à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers.

Art. 8.5.4. Dépôt de plaintes

La plainte visée à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers peut être introduite par lettre ou par voie électronique auprès de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers.

Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Art. 8.5.1. Begrippen

In deze titel wordt verstaan onder:

1° "Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer": de nationale handhavingsinstantie aangeduid op grond van artikel 8.5.3;

2° "werkdagen": alle dagen van de week, met uitzondering van zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen;

3° "klacht": iedere aangifte van een vermeende schending van de Passagiersrechtenverordening.

Art. 8.5.2. Internationale en materiële toepassing

Onverminderd artikel 8.5.6, § 3, is deze titel van toepassing op het vervoer van passagiers die onder het toepassingsgebied van de Passagiersrechtenverordening vallen, doch slechts ingeval de haven van inscheping van de passagiersdienst of cruise in België is gelegen, of de haven van ontscheping van een passagiersdiensten vanuit derde landen in België is gelegen.

Art. 8.5.3. Aanduiding van de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

De Koning wijst de bevoegde overheidsinstantie aan overeenkomstig artikel 25 van de Passagiersrechtenverordening.

Art. 8.5.4. Indiening van klachten

De klacht bedoeld in artikel 25 van de Passagiersrechtenverordening kan door een passagier bij de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer worden ingediend per brief of via elektronische weg.

La plainte comporte les éléments suivants :

1° le nom, le prénom et l'adresse du domicile du plaignant ;

2° un exposé des faits ;

3° toutes les pièces que le plaignant estime nécessaires.

Art. 8.5.5. Recevabilité

Une plainte contre un transporteur ou un exploitant de terminal n'est recevable que si le passager a d'abord déposé une plainte par le biais du mécanisme de traitement des plaintes du transporteur ou de l'exploitant de terminal et que, conformément à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte.

Sous réserve de l'alinéa 1er, une solution pour la plainte n'est recevable que si elle est introduite dans les six mois qui suivent la réception de la réponse du transporteur ou de l'exploitant de terminal, ou la date à laquelle elle aurait dû être reçue.

Sans préjudice des alinéas 1er et 2, l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers refuse le traitement d'une plainte :

1° si celle-ci est manifestement non fondé ;

2° si celle-ci n'apporte pas de nouveaux éléments à une plainte déposée antérieurement par la même personne et qui a déjà été traitée par l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers.

Art. 8.5.6. Examen de la plainte

Lorsque l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers traite une plainte, il examine si une infraction au Règlement concernant les droits des passagers a effectivement été

De klacht bevat de volgende elementen:

1° de naam, voornaam en het adres van de verblijfplaats van de klager;

2° een uiteenzetting van de feiten;

3° alle stukken die de klager noodzakelijk acht.

Art. 8.5.5. Ontvankelijkheid

Een klacht tegen een vervoerder of terminalexploitant is slechts ontvankelijk op voorwaarde dat de passagier in eerste instantie een klacht heeft ingediend via het klachtenbehandelings-mechanisme van de vervoerder of terminalexploitant en overeenkomstig artikel 24 van de Passagiersrechtenverordening voor de klacht geen oplossing werd gevonden.

Onder voorbehoud van het eerste lid, is een bij de geen oplossing werd gevonden ingediende klacht slechts ontvankelijk wanneer zij wordt ingediend binnen de zes maanden nadat na ontvangst van het antwoord van de vervoeder of terminalexploitant, of nadat deze ontvangen had moeten worden.

Onverminderd het eerste en tweede lid weigert de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer de behandeling van een klacht:

1° ingeval zij kennelijk ongegrond is;

2° ingeval zij geen nieuwe feiten toevoegt aan een eerdere klacht die door dezelfde persoon werd ingediend en die reeds door de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer werd behandeld.

Art. 8.5.6. Onderzoek van de klacht

Wanneer de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer een klacht behandelt, onderzoekt zij of daadwerkelijk een inbreuk op de Passagiersrechtenverordening heeft plaatsgevonden. De klager wordt van het resultaat

commise. Le plaignant est informé du résultat final de cet examen par le moyen qu'il a choisi.

Si l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers ne traite pas une plainte ou n'en poursuit pas le traitement, il en informe par écrit le plaignant en indiquant les raisons dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

Une plainte relative au service de transport de passagers ou à une croisière qui ne relève pas de la compétence de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers belge conformément à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers, est renvoyée au service compétent de l'autorité étrangère dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte. Le plaignant en est informé dans un délai de quinze jours après l'envoi, par le moyen qu'il a choisi.

Article 8.5.7. Calcul des délais

Pour le calcul des délais indiqués dans ce titre, le jour d'échéance est compris dans le délai.

Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.

van dit onderzoek in kennis gesteld op de wijze die hij heeft gekozen.

Indien de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer een klacht niet behandelt of de behandeling ervan niet voortzet, geeft zij de klager daarvan schriftelijk kennis binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht, met opgave van de redenen.

Een klacht met betrekking tot een passagiersdienst of cruise die overeenkomstig artikel 25 van de Passagiersrechtenverordening niet tot de bevoegdheid van de Belgische Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer behoort, wordt door deze laatste naar de bevoegde dienst van de buitenlandse overheid doorgestuurd binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht. De klager wordt hiervan in kennis gesteld binnen een termijn van vijftien dagen na de doorsturing, op de wijze door hem gekozen.

Artikel 8.5.7. Berekening van termijnen

Voor de berekening van de in deze titel bepaalde termijnen is de vervaldag in de termijn inbegrepen.

Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

CHAPITRE 3 – DISPOSITIONS MODIFICATIVES

Section 1 - Modification du titre préliminaire du Code de procédure pénale

Art. 3. Dans l'article 21,1°, deuxième tiret, du titre préliminaire du Code de procédure pénale, inséré par la loi du 30 mai 1961 et remplacé par la loi du 5 février 2016, les mots « 34, 35, 68, alinéa 3, 69, alinéas 2 et 3, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ou 4, § 3,

HOOFDSTUK 3 - WIJZIGINGSBEPALINGEN

Afdeling 1 – Wijziging van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

Art. 3. In artikel 21, 1°, tweede streepje, van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, ingevoegd bij de wet van 30 mei 1961 en vervangen bij de wet van 5 februari 2016, worden de woorden "34, 35, 68, derde lid, 69, tweede en derde lid, van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en

alinéa 3, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime » sont remplacés par les mots « ou 4.5.44, § 2 du Code belge de la Navigation ou les crimes définis à l'article 4.5.43 du Code belge de la Navigation dans les circonstances visés à l'article 8.1.62, § 1er, alinéa 3, 1° ou 2°, ou § 1er, alinéa 4, du Code belge de la Navigation, ou complicité au crime défini à l'article 4.5.44, §1er, du Code belge de la Navigation ».

Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij of 4, § 3, derde lid, van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee" vervangen door de woorden "of 4.5.44, § 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, of de misdaden omschreven in artikel 4.5.43 van het Belgisch Scheepvaartwetboek in de omstandigheden bedoeld in artikel 8.1.62, § 1, derde lid, 1° of 2°, of § 1, vierde lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, of medeplichtigheid aan de misdaad omschreven in artikel 4.5.44, § 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 2 – Modification du Code Civile

Afdeling 2 – Wijziging van het Burgerlijk Wetboek

Art. 4. L'article 531 du Code Civil, modifié par la loi du 5 mai 2014, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le présent article n'est pas d'application sur les navires dans le sens du Code belge de la Navigation. ».

Art. 4. Artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Dit artikel is niet van toepassing op schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Art. 5. Dans section II du chapitre III du titre VIII du livre III du Code Civil, il est inséré un article 1781, rédigé comme suit

«1781. La présente section n'est pas d'application sur les contrats de transport qui sont gérés par le Code belge de la Navigation. ».

Art. 5. In afdeling II van hoofdstuk III van titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek wordt een artikel 1781 ingevoegd, luidende:

"1781. Deze afdeling is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die worden beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Art. 6. Dans l'article 1964 du Code Civil, les modifications suivantes sont apportées

1° dans l'alinéa 2, les mots « Le prêt à grosse aventure, » sont abrogés ;

2° l'alinéa 3 est abrogé.

Art. 6. In artikel 1964 van het Burgerlijk Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "De bodemerij," opgeheven;

2° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 7. L'article 11 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851 est abrogé.

Art. 7. Artikel 11 van de hypotheekwet van 16 december 1851 wordt opgeheven.

Art. 8. L'article 81*ter* de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851, inséré par la loi du 19 avril 2014, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

Art. 8. Artikel 81*ter* van de hypotheekwet van 16 december 1851, ingevoegd bij de wet van 19 april 2014, wordt aangevuld met een lid, luidende:

« Sans préjudice des dispositions du Code belge de la Navigation, cette section est également d'application sur toutes les créances garanties par une hypothèque maritime. »

Section 3 – Modification du Code pénal

Art. 9. Dans l'article 137, § 2, du Code pénal, inséré par la loi du 19 décembre 2003 et modifié par les lois du 30 décembre 2009 et 18 février 2013, les modifications suivantes sont apportés:

1° dans le 4°, les mots « à l'article 15 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » sont remplacés par les mots « à l'article 4.5.6 du Code belge de la Navigation »;

2° le 6° est remplacé par ce qui suit : « les infractions de piraterie et une infraction assimilée visées à l'article 4.5.43, § 1er jusqu'à § 5 du Code belge de la Navigation ; » ;

3° dans le 8°, les mots « ainsi qu'à l'article 14 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » sont remplacés par les mots « ainsi qu'à l'article 4.5.5 du Code belge de la Navigation dans les circonstances visés à l'article 8.1.33, § 2 du Code belge de la Navigation ».

Art. 10. Dans l'article 564/1 du Code pénal, inséré par la loi du 20 mai 2016, les mots « à l'article 5, 6° et 7°, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, ou dans un bien immobilier ou mobilier situé à l'intérieur du périmètre du port au sens de la même loi » sont remplacés par les mots « à l'article 5.2.2, 3° et 4° de la Code belge de la Navigation ou dans un bien immobilier ou mobilier situé à l'intérieur du périmètre du port au sens de l'article 5.2.3 de la Code belge de la Navigation ».

"Onverminderd de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, is deze afdeling eveneens van toepassing op alle schuldvorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek."

Afdeling 3 – Wijziging van het Strafwetboek

Art. 9. In artikel 137, § 2 van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 19 december 2003 en gewijzigd bij de wetten van 30 december 2009 en 18 februari 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 4°, worden de woorden "in artikel 15 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij" vervangen door de woorden "in artikel 4.5.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek";

2° de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt : "6° de misdrijven van piraterij en daarmee gelijkgestelde daden bedoeld in artikel 4.5.43, §§ 1 tot 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;";

3° in de bepaling onder 8° worden de woorden "en in artikel 14 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij" vervangen door de woorden "en in artikel 4.5.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek in de omstandigheden bedoeld in artikel 8.1.33, § 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 10. In artikel 546/1 van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 20 mei 2016, worden de woorden "artikel 5, 6° en 7° van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging of in een onroerend dan wel roerend goed binnen de grenzen van een haven in de zin van dezelfde wet" vervangen door de woorden "artikel 5.2.2, 3° en 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek of in een onroerend dan wel roerend goed binnen de grenzen van een haven in de zin van artikel 5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 4 – Modification de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions

Art. 11. Dans l'article 5*bis* de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions, inséré par la loi du 28 juin 1899 et modifié par la loi du 5 mai 2014, les mots « l'article 78 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » sont remplacés par les mots « l'article 8.2.52, § 2, du Code belge de la Navigation » .

Section 5 – Modification du Code de Commerce

Art. 12. L'article 10 du titre VIIbis du livre I est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

" Ce titre n'est pas d'application sur les contrats de transport qui sont gérés par le Code belge de la Navigation. ».

Art. 13. Les articles 2 à 22 du livre II du Code de Commerce sont abrogés.

Art. 14. Dans l'article 23 du livre II du même Code, remplacé par la loi du 18 novembre 1928 et modifié par les lois du 11 avril 1989 et 21 octobre 1997 et les arrêtés royaux du 31 mars 1987 et 10 mai 1995, les modifications suivantes sont apportés :

1° dans le paragraphe 1er les mots « Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage » sont remplacés par les mots « Doté du droit de priorité sur navire dans le sens de l'article 2.5.11 du Code belge de la Navigation ou du droit de privilège sur navire dans le sens de l'article 2.5.14 du Code belge de la Navigation ».

2° dans paragraphe 1er, 1°, les mots « Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la

Afdeling 4 – Wijziging van de uitleveringswet van 15 maart 1874

Art. 11. In artikel 5*bis* van de uitleveringswet van 15 maart 1874, ingevoegd bij de wet van 28 juni 1899 en gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, worden de woorden "artikel 78 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij" vervangen door de woorden "artikel 8.2.52, § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Afdeling 5 – Wijziging van het Wetboek van Koophandel

Art. 12. Artikel 10 van titel VII*bis* van boek I van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Deze titel is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die worden beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 13. De artikelen 2 tot 22 van boek II van het Wetboek van Koophandel wordt opgeheven.

Art. 14. In artikel 23 van boek II van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 28 november 1928 en gewijzigd bij de wetten van 11 april 1989 en 21 oktober 1997, en de koninklijke besluiten van 31 maart 1987 en 10 mei 1995, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden "Bevoorrechte schuldvorderingen op het zeeschip, op de vracht voor de reis tijdens welke zij ontstaan zijn, en op het toebehoren van schip en vracht na de aanvang van de reis verkregen, zijn alleen" vervangen door de woorden "Met een scheepsvoorrangsrecht in de zin van artikel 2.5.11 van het Belgisch Scheepvaartwetboek dan wel een scheepsvoorrecht in de zin van artikel 2.5.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn bekleed";

2° in paragraaf 1, 1° worden de woorden "de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang

conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; » et les mots « , les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port » sont abrogés ;

3° dans paragraphe 1er, les 2°, 2°bis et 3° sont abrogés ;

4° dans le paragraphe 1er, 4°, les mots « pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que » et les mots « indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages » sont abrogés ;

5° dans paragraphe 1er, le 5° est abrogé ;

6° paragraphe 2 est abrogé.

Art. 15. Les articles 24 à 190 du livre II du même Code sont abrogés.

Art. 16. Dans l'article 191 du livre II du même Code, modifié par la loi du 25 juin 1992, les mots « Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime » sont abrogés.

Art. 17. L'article 199 du livre II du même Code est abrogé.

Art. 18. Les articles 251 à 275 du livre II du même Code sont abrogé.

Art. 19. L'article 278 du livre II du même Code, remplacé par la loi du 12 août 1911 et modifié par la loi du 21 octobre 1997, est abrogé.

Section 6 – Modification du Code des droits et taxes divers

Art. 20. Dans l'article 176/2, 10°, du Code des droits et taxes divers, inséré par la loi du 24 décembre 1963 et remplacé par la loi du 5 juillet 1998, les mots « les assurances de corps de navires et de bâtiments considérés comme tels par l'article 1er du livre II du Code de commerce, les assurances

van de schuldeisers gemaakt voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst;" en de woorden ", de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen" opgeheven;

3° in paragraaf 1 worden de bepalingen onder 2°, 2°*bis* en 3° opgeheven;

4° in paragraaf 1, 4° worden de woorden "wegens aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede" en de woorden "wegens lichamelijk letsel aan passagiers en schepelingen, wegens verlies of beschadiging van lading of bagage" opgeheven;

5° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 5° opgeheven;

6° paragraaf 2 wordt opgeheven.

Art. 15. De artikelen 24 tot 190 van boek II van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Art. 16. In artikel 191 van boek II van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 25 juni 1992, worden de woorden "- het op bodemerij gegeven geld en de bodemerijpremie;" opgeheven.

Art. 17. Artikel 199 van boek II van hetzelfde wetboek wordt opgeheven.

Art. 18. De artikelen 251 tot 275 van boek II van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Art. 19. Artikel 278 van boek II van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 12 augustus 1911 en gewijzigd bij de wet van 21 oktober 1997, wordt opgeheven.

Afdeling 6 – Wijziging van het Wetboek diverse rechten en taksen

Art. 20. In artikel 176/2, 10°, van het Wetboek diverse rechten en taksen, ingevoegd bij wet van 24 december 1963 en vervangen bij wet van 5 juli 1998, worden de woorden "de cascoverzekeringen van zeeschepen en van vaartuigen die als dusdanig beschouwd worden door artikel 1 van boek II van

de corps de bateaux et de bâtiments considérés comme tels par l'article 271 du livre II du même Code, » sont remplacés par les mots « les assurances de corps de navires dans le sens du Code belge de la Navigation qui sont utilisés pour des opérations lucratives de navigation».

Section 7 – Modification de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

Art. 21. Dans l'article 1re la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 22. L'article 2 de la même loi est abrogé.

Art. 23. Dans l'article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est abrogé;

2° dans l'alinéa 6, les mots « les articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 et 61 » sont remplacés par les mots « l'article 57 ».

Art. 24. Dans l'article 4 de la même loi, modifié par la loi du 21 octobre 1997, les mots « Le terme " marin " désigne toute personne inscrite au rôle d'équipage, à l'exclusion des officiers. Le terme " passagers " désigne les personnes qui, sans faire partie de l'équipage, sont admises à bord en vue d'effectuer le voyage. L'expression " personnes embarquées " désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers. L'expression " à bord " désigne le navire, et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre. Les expressions "à l'étranger" et "ports étrangers" désignent tout endroit situé hors du Royaume. Les expressions "Royaume" et "eaux ou ports du royaume"

het Wetboek van koophandel, de cascoverzekeringen van binnenschepen en van met binnenschepen gelijkgestelde vaartuigen door artikel 271 van boek II van hetzelfde Wetboek" vervangen door de woorden "de cascoverzekeringen van schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek die voor winstgevende scheepvaartverrichtingen worden gebruikt".

Afdeling 7 – Wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij

Art. 21. In artikel 1 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 22. Artikel 2 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 23. In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het derde lid wordt opgeheven;

2° in het zesde lid worden de woorden "de artikelen 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 en 61" vervangen door de woorden "artikel 57".

Art. 24. In artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 21 oktober 1997, worden de woorden "; "scheepsgezellen": zij die op de monsterrol ingeschreven zijn, officieren uitgezonderd; "passagiers": zij die, zonder lid te zijn van de bemanning, aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken; "opvarenden": de schepelingen en de passagiers; "aan boord": op het schip met inbegrip van zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal; "in het buitenland" en "vreemde havens": elke buiten het Rijk gelegen plaats; "Rijk" en "wateren of havens van het Rijk": België en de Belgische wateren of havens" opgeheven.

désignent la Belgique et les eaux ou ports belges » sont abrogés.

Art. 25. Les articles 5 et 6 de la même loi sont abrogés.

Art. 26. Les articles 9 à 51 de la même loi sont abrogés.

Art. 27. L'article 52 de la même loi est complété par une alinéa rédigé comme suit:

« Le présent article n'est pas d'application sur les lois et règlements fédéraux ».

Art. 28. L'article 53 de la même loi est complété par une alinéa rédigé comme suit:

« Le présent article n'est pas d'application sur les lois et règlements fédéraux ».

Art. 29. L'article 55 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, est abrogé.

Art. 30. Dans l'article 56 de la même loi, les mots « aux les articles 52 et 55 » sont remplacés par les mots «à l'article 52 ».

Art. 31. Les articles 58 à 66 de la même loi sont abrogés.

Art. 32. Dans l'article 67 de la même loi, les modifications suivantes sont apportés :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « capitaine ou » sont abrogés ;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 33. Les articles 68 à 72 de la même loi sont abrogés.

Art. 34. L'article 73 de la même loi, modifié par la loi du 13 septembre 1974, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 73. L'article 8.3.24, paragraphes 1, 2 et 5, et l'article 8.3.25 du Code belge de la Navigation sont

Art. 25. De artikelen 5 en 6 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 26. De artikelen 9 tot 51 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 27. Artikel 52 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Dit artikel heeft geen betrekking op de federale wetten en verordeningen.".

Art. 28. Artikel 53 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Dit artikel heeft geen betrekking op de federale wetten en verordeningen".

Art. 29. Artikel 55 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, wordt opgeheven.

Art. 30. In artikel 56 van dezelfde wet worden de woorden "in de artikelen 52 en 55" vervangen door de woorden "in artikel 52".

Art. 31. De artikelen 58 tot 66 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 32. In artikel 67 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "kapitein of de" opgeheven;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 33. De artikelen 68 tot 72 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 34. Artikel 73 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 13 september 1974, wordt vervangen als volgt:

"Art. 73. Artikel 8.3.24, paragrafen 1, 2 en 5, en artikel 8.3.25 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn op een in deze wet

d'application par analogie sur un crime ou délit définis dans cette loi. ».

omschreven misdaad of wanbedrijf van overeenkomstige toepassing".

Art. 35. Les articles 74 à 76 du même loi sont abrogés.

Art. 35. De artikelen 74 tot 76 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 36. Dans l'article 77, alinéa 1er, de la même loi, les mots « un crime ou délit » sont remplacés par les mots « un crime ou délit défini dans cette loi ».

Art. 36. In artikel 77, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden "een misdaad of een wanbedrijf" vervangen door de woorden "een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf".

Art. 37. L'article 78 de la même loi, modifié par les lois du 21 octobre 1997 et du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit :

Art. 37. Artikel 78 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 21 oktober 1997 en 3 mei 1999, wordt vervangen als volgt:

« **Art. 78.** Sans préjudice des articles 78 et 81, l'article 8.2.52 du Code belge de la Navigation s'applique par analogie à un crime ou délit défini dans cette loi . »

"**Art. 78.** Onder voorbehoud van de artikelen 77 en 81, is artikel 8.2.52 van het Belgisch Scheepvaartwetboek op een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf van overeenkomstige toepassing."

Art. 38. Les articles 79 et 80 de la même loi sont abrogés.

Art. 38. De artikelen 79 en 80 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 39. Dans l'article 81 de la même loi, les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Art. 39. In artikel 81 van dezelfde wet worden het tweede en het derde lid opgeheven.

Art. 40. L'article 82 de la même loi, remplacé par la loi du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit:

Art. 40. Artikel 82 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 3 mei 1999, wordt vervangen als volgt:

« art. 82. Les articles 8.3.28 et 8.3.29 de la Code belge de la Navigation s'appliquent par analogie à un crime ou délit défini dans cette loi. ».

"Art. 82. De artikelen 8.3.28 en 8.3.29 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn op een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf van overeenkomstige toepassing."

Art. 41. L'article 83 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, est abrogé.

Art. 41. Artikel 83 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, wordt opgeheven.

Art. 42. Dans l'article 84 de la même loi, les modifications suivantes sont apportés :

Art. 42. In artikel 84 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans l'alinéa 1er, les mots « infractions maritimes » sont remplacés par les mots « infractions maritimes définies dans cette loi ».

1° in het eerste lid worden de woorden "de scheepvaartmisdrijven" vervangen door de woorden "de in deze wet omschreven scheepvaartmisdrijven";

2° l'alinéa 2 est abrogé.

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 43. Les articles 85 et 86 de la même loi sont abrogés.

Art. 44. Dans l'article 87 de la même loi, les modifications suivantes sont apportés :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « Les crimes et les délits maritimes » sont remplacés par les mots « Les crimes et les délits maritimes définies dans cette loi » ;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

Section 8 – Modification de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire

Art. 45. Dans la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, il est inséré un article 39bis rédigé comme suit

« Dans des litiges entièrement ou partiellement concernant des matières régies par le Code belge de la Navigation qui ne sont pas des matières pénales :

1° les sources du droit et les pièces à conviction produites en anglais, le juge, en dérogation de l'article 8, ne peut dans ce cas pas ordonner la traduction dans la langue des procédures judiciaires;

2° peuvent être repris dans les actes des procédures judiciaires, des citations des sources du droit et des pièces à conviction en anglais, ainsi que des termes techniques en anglais.

Toutefois, le juge peut constater, par une décision provisoire, une maîtrise insuffisante de l'anglais. Dans ce cas, il réfère l'affaire au juge parfaitement compétent de la circonscription judiciaire d'Anvers ».

Section 9 – Modification de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises

Art. 43. De artikelen 85 en 86 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 44. In artikel 87 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "Scheepvaartmisdaden en scheepvaartwanbedrijven" vervangen door de woorden" De in deze wet omschreven scheepvaartmisdaden en scheepvaartwanbedrijven";

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Afdeling 8 – Wijziging van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken

Art. 45. In de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken wordt een artikel 39*bis* ingevoegd, luidende:

"In betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden en geen strafzaken zijn:

1° kunnen in het Engels gestelde rechtsbronnen en overtuigingstukken worden overgelegd, in welk geval de rechter, in afwijking van artikel 8, hiervan niet de vertaling in de taal der rechtspleging kan bevelen;

2° kunnen in de akten van rechtspleging aanhalingen uit in het Engels gestelde rechtsbronnen en overtuigingsstukken, alsmede Engelse vaktermen worden opgenomen.

De rechter kan evenwel bij tussenvonnis vaststellen het Engels onvoldoende machtig te zijn. Alsdan verwijst hij de zaak naar de volstrekt bevoegde rechter van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen.".

Afdeling 9 – Wijziging van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de

tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer

Art. 46. Dans l'article 9 de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises, les mots « l'article 5 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial » sont remplacés par les mots « l'article 6.2.102 du Code belge de la Navigation ».

Art. 46. In artikel 9 van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer worden de woorden "artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting" vervangen door de woorden "artikel 6.2.102 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 10 – Modification du Code judiciaire

Afdeling 10 – Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

Art. 47. Dans l'article 144*quater* du Code judiciaire, inséré par la loi du 5 août 2003 et modifié par la loi du 30 décembre 2009, les mots « aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative la lutte contre la piraterie maritime » sont remplacés par les mots « les articles 3.5.43, 4.5.46, 4.5.47 et 4.5.48 du Code belge de la Navigation ».

Art. 47. In artikel 144*quater* van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 5 augustus 2003 en gewijzigd bij de wet van 30 december 2009, worden de woorden "de artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee" vervangen door de woorden "de artikelen 4.5.43, 4.5.46, 4.5.47 en 4.5.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 48. Dans l'article 516 du même Code, les modifications suivantes sont apportés :

Art. 48. In artikel 516 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° l'alinéa 4, remplacé par la loi du 25 avril 2014, est remplacé par ce quit suit:

« Les huissiers de justice ayant leur bureau dans les circonscriptions judiciaires d'Anvers et la Flandre occidentale, sont compétents pour exercer leurs fonctions dans la mer territoriale visé à l'article 1er de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dans la zone économique exclusive visé à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord. ».

1° het vierde lid, vervangen door de wet van 25 april 2014, wordt vervangen als volgt:

"De gerechtsdeurwaarders met kantoor in de gerechtelijke arrondissementen van Antwerpen en West-Vlaanderen zijn bevoegd om hun ambt uit te oefenen in de territoriale zee bedoeld bij artikel 1 van de wet van 6 oktober 1987 tot vaststelling van de breedte van de territoriale zee van België, en in de exclusieve economische zone, bedoeld in artikel 2 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.";

2° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5 :

« Dans des affaires de navigation, les huissiers de justice ayant leur bureau dans les circonscriptions judiciaires d'Anvers et de la Flandre orientale, sont équitablement compétents d'exercer leurs fonctions dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé

2° tussen het vierde en het vijfde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

"In scheepvaartzaken zijn de gerechtsdeurwaarders met kantoor in de gerechtelijke arrondissementen van Antwerpen en Oost-Vlaanderen gelijkelijk bevoegd om hun ambt uit te oefenen in het linkerscheldeoevergebied,

à l'article 1 de la loi relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, situé dans la circonscription de la Flandre orientale. ».

Art. 49. Dans l'article 569 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 31 juillet 2017, les modifications suivantes sont apportés :

1°dans l'alinéa 1er, les 18°, 21°, 28°, 40° et 42° sont abrogés;

2° l'alinéa 1er est complété par le 46°, rédigé comme suit « des recours visés à l'article 8.4.33 du Code belge de la Navigation ».

3° dans l'alinéa 2, les mots « 21°, 28° » et les mots « celui d'Anvers dans le cas prévu au premier alinéa, 18 °, 40 ° et 42 ° » sont abrogés.

Art. 50. Dans l'article 574 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 26 mars 2014, les modifications suivantes sont apportés :

1° dans l'alinéa 1er, 7°, les mots « en matières maritime et fluviale » sont remplacés par les mots « en affaires de navigation » ;

2° l'alinéa 1er est complété par les 20°, 21°, 22°, 23° et 24°, rédigés comme suit :

« 20° des demandes visées à l'article 7.3.1, paragraphes 1er et 2 du Code belge de la Navigation ;

21° des demandes visées à l'article 7.3.10 du Code belge de la Navigation ;

22° des demandes visées à l'article 7.3.16, paragraphes 1er et 2 du Code belge de la Navigation ;

bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, gelegen binnen het arrondissement Oost-Vlaanderen."

Art. 49. In artikel 569 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 31 juli 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de bepalingen onder 18°, 21°, 28°, 40° en 42° opgeheven;

2° in het eerste lid, wordt een 46° toegevoegd, luidende: " van de beroepen bedoeld in artikel 8.4.33 van het Belgisch Scheepvaartwetboek";

3° in het tweede lid worden de woorden "21°, 28°" en de woorden "en in het geval onder het eerste lid, 18°, 40° en 42°, die te Antwerpen" opgeheven.

Art. 50. In artikel 574 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 maart 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, 7° worden de woorden "inzake zee- en binnenvaart" vervangen door de woorden "in scheepvaartzaken";

2° het eerste lid wordt aangevuld met de bepalingen onder 20°, 21°, 22°, 23° en 24°, luidende:

"20° van de in artikel 7.3.1, paragrafen 1 en 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vorderingen;

21° van de in artikel 7.3.10 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vorderingen;

22° van de in artikel 7.3.16, paragrafen 1 en 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vorderingen;

23° des demandes visées à l'article 7.3.22 du Code belge de la Navigation ;

24° des demandes d'indemnisation fondées sur les décisions prises par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visée à l'article 7.4.4 , § 1er du Code belge de la Navigation, conformément à l'article 7.4.5,§ 1er et l'article 7.4.7 du Code belge de la Navigation. ».

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

«Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent dans les cas prévus au premier alinéa, 20°, 21°, 22°, 23° et 24°. ».

Art. 51. Dans l'article 585 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, le 8° est abrogé .

Art. 52. Dans l'article 588, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les 8° et 9° sont remplacés par ce qui suit :

« 8° la demande formée en vertu de l'article 6.2.11 du Code belge de la Navigation ;

9° les demandes formées en vertu de l'article 3.2.50 ou 3.3.1 du Code belge de la Navigation. ».

Art. 53. Dans le même Code, un article 622bis est inséré, rédige comme suit :

« **Art. 622*bis*.** §1. Dans des affaires de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers et la Flandre occidentale, sont compétents pour exercer leurs fonctions dans la mer territoriale visé à l'article 1er de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dans la zone économique exclusive visé à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.

23° van de vorderingen ingesteld krachtens de bepalingen van artikel 7.3.22 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

24° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van beslissingen genomen door de bevoegde instantie bedoeld in artikel 7.4.4, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek overeenkomstig artikel 7.4.5, § 1, en artikel 7.4.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.";

3° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In de gevallen onder het eerste lid, 20°, 21°, 22°, 23° en 24°, is alleen de rechtbank van koophandel te Antwerpen bevoegd."

Art. 51. In artikel 585 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt de bepaling onder 8° opgeheven.

Art. 52. In artikel 588 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij wet van 25 december 2016, worden de bepalingen onder 8° en 9° vervangen als volgt:

"8° op de vordering ingesteld krachtens artikel 6.2.112 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

9° op de vorderingen ingesteld overeenkomstig artikel 3.2.50 of 3.3.31 van het Belgische Scheepvaartwetboek;".

Art. 53. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 622*bis* ingevoegd, luidende:

"**Art. 622*bis*.** § 1. In scheepvaartzaken zijn de rechters van de arrondissementen Antwerpen en West-Vlaanderen gelijkelijk bevoegd in de territoriale zee, bedoeld in artikel 1 van de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België, en in de exclusieve economische zone, bedoeld in artikel 2 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.

§2. Dans des affaires de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers et de la Flandre orientale, sont équitablement compétents d'exercer leurs fonctions dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé à l'article 1er de la loi relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, situé dans la circonscription de la Flandre orientale.».

§ 2. In scheepvaartzaken zijn de rechters van de arrondissementen Antwerpen en Oost-Vlaanderen gelijkelijk bevoegd in het deel van het linkerscheldeoevergebied, bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, dat is gelegen binnen het arrondissement Oost-Vlaanderen." .

Art. 54. Dans l'article 627 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 30 juillet 2013, les modifications suivantes sont apportés :

Art. 54. Aan artikel 627 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 juli 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans les 10°, les mots « ou dans la zone économique exclusive » sont insérés entre les mots « dans la mer territoriale » et les mots « ou en haute mer » ;

1° in de bepaling onder 10° worden de woorden "of in de exclusieve economische zone" ingevoegd tussen de woorden "in de territoriale zee" en "of in open zee";

2° les 10° est complété par la phrase suivante :

2° de bepaling onder 10° wordt aangevuld met de volgende zin:

« A titre exceptionnel sur ce qui précède, uniquement le président du tribunal de commerce d'Anvers est compétent si la constitution du fonds basé sur la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. ».

"Bij wijze van uitzondering op het voorgaande is uitsluitend de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen bevoegd wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade.";

3° le 11° est abrogé.

3° de bepaling onder 11° wordt opgeheven.

Art. 55. Dans l'article 633 du même Code, les modifications suivantes sont apportés:

Art. 55. In artikel 633 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° le paragraphe 1er, modifié par l'article 20 de la loi du 30 décembre 2009, est complété par un alinéa rédigé comme suit

1° paragraaf 1, vervangen bij artikel 20 van de wet van 30 december 2009, wordt aangevuld met een lid, luidende:

« Des requêtes aux saisies conservatoires sur un navire, il est pris connaissance par le juge du lieu où le navire se trouve ou le lieu où il est attendu. » ;

"Van verzoeken tot bewarend beslag op een schip wordt kennisgenomen door de rechter van de plaats waar het schip zich bevindt of wordt verwacht.";

2° dans le paragraphe 2, replacé par la loi du 30 décembre 2009 et modifié par la loi du 1er décembre 2013, l'alinéa 3 est abrogé.

2° in paragraaf 2, vervangen bij artikel 20 van de wet van 30 december 2009 en gewijzigd bij de wet van 1 december 2013, wordt het derde lid opgeheven.

Art. 56. Dans l'article 633decies du même Code, inséré par la loi du 24 avril 2014, les modifications suivantes sont apportés:

Art. 56. In artikel 633*decies* van hetzelfde wetboek, ingevoegd bij de wet van 24 april 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans l'alinéa 1er les mots « à l'article 39 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, introduit par les membres des équipage visés à l'article 2 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime des navires de mer visés à l'article 1er, 1° et 3°, de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime » sont remplacés par le mots « à l'article 8.4.33 du Code belge de la Navigation pour les membres d'équipage de navire de la marine marchande ».

1° in het eerste lid worden de woorden "in artikel 39 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart ingesteld door de in artikel 2 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart bedoelde bemanningsleden van de zeeschepen bedoeld in artikel 1, 1° en 3°, van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart" vervangen door de woorden "in artikel 8.4.33 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wat de bemanningsleden van van de koopvaardijschepen betreft";

2° dans l'alinéa 2 les mots « à l'article 39 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, introduit par les membres des équipage visés à l'article 2 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime des navires de mer visés à l'article 1er, 1° et 3°, de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime » sont remplacés par le mots « à l'article 8.4.33 du Code belge de la Navigation pour ce qui concerne les membres d'équipage des navires de pêche».

2° in het tweede lid worden de woorden "in artikel 39 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart ingesteld door de in artikel 2 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart bedoelde bemanningsleden van de zeeschepen bedoeld in artikel 1, 2°, van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart" vervangen door de woorden "in artikel 8.4.33 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wat de bemanningsleden van vissersschepen betreft".

Art. 57. Dans l'article 1037 du même Code, les modifications suivantes sont apportés:

Art. 57. In artikel 1037 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° les mots "En matière maritime et fluviale » sont remplacés par les mots « En affaires de navigation » ;

1° de woorden "zee- en rivierzaken" worden vervangen door het woord "scheepvaartzaken";

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

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

« L'assignation en référé contient sous peine de nullité le choix du lieu d'habitation de tous les demandeurs en Belgique. Le jugement ou l'appel contre l'ordonnance en référé peut être assigné au lieu d'habitation choisi. Le premier alinéa est d'application par analogie sur le jugement et l'appel contre l'ordonnance en référé. »

Art. 58. Dans l'article 1253*sexies*, § 1er, du même Code, inséré par la loi du 14 juillet 1976 et remplacé par la loi du 30 juillet 2013, l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

« La créance, fondée sur les articles 223 et 1421 du Code Civil, pour prononcer l'interdiction d'aliéner des biens hypothécables ou susceptibles de les grever par hypothèque, contient le lieu de naissance et la date de naissance des époux, la description détaillée de la nature et de l'endroit de chaque bien immobilier visé dans le recours et, pour les navires, les mentions visées dans les articles 2.1.27 du Code belge de la Navigation. »

Art. 59. L'article 1467 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1467. La saisie conservatoire sur les navires est réglée en particulier dans le Code belge de la Navigation. ».

Art. 60. Les articles 1468 à 1480 du même Code sont abrogés.

Art. 61. Dans l'article 1493, alinéa 2, du même Code, les mots « et en matière de saisie conservatoire sur navires et bateaux » et les mots « ou de l'inscription » sont abrogés.

Art. 62. Dans l'article 1497 du même Code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Lorsqu'une saisie conservatoire sur un bien immobilier est transposée en saisie d'exécution, le transfert de l'ordre précédent à la mise en œuvre vaut, pour l'application du Chapitre VI du présent

"De dagvaarding in kort geding bevat op straffe van nietigheid de keuze van woonplaats van alle eisers in België. Het verzet of het hoger beroep tegen de beschikking in kort geding kan aan de gekozen woonplaats worden betekend. Het eerste lid is op het verzet en het hoger beroep tegen de beschikking in kort geding van overeenkomstige toepassing."

Art. 58. In artikel 1253*sexies*, § 1, van hetzelfde wetboek, ingevoegd bij de wet van 14 juli 1976 en gewijzigd bij de wet van 30 juli 2013, wordt het eerste lid vervangen als volgt:

"De vordering, gegrond op de artikelen 223 en 1421 van het Burgerlijk Wetboek, om het verbod uit te spreken voor hypotheek vatbare goederen te vervreemden of met hypotheek te bezwaren, bevat de geboorteplaats en geboortedatum van de echtgenoten, de nauwkeurige omschrijving van de aard en de ligging van elk der in het verzoekschrift bedoelde onroerende goederen en, voor de schepen, de in artikel 2.1.27 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vermeldingen.";

Art. 59. Artikel 1467 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 1467. Het bewarend beslag op schepen wordt in het bijzonder geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 60. De artikelen 1468 tot 1480 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Art. 61. In artikel 1493, tweede lid, van hetzelfde wetboek worden de woorden "en bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen" en de woorden "of van de inschrijving" opgeheven.

Art. 62. In artikel 1497 van hetzelfde wetboek wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"Wanneer bewarend beslag op onroerend goed omgezet wordt in uitvoerend beslag, geldt de overschrijving van het bevel voorafgaand aan de tenuitvoerlegging, voor de toepassing van

titre, comme transfert de l'exploit de la saisie d'exécution. Cet ordre doit être transféré au plus tard endéans les quinze jours au bureau des hypothèques et doit contenir la désignation précise du transfert de la saisie conservatoire qui est transposée en saisie d'exécution. ».

hoofdstuk VI van deze titel, als overschrijving van het exploot van uitvoerend beslag. Dat bevel moet ten laatste binnen vijftien dagen worden overgeschreven op het bevoegde hypotheekkantoor en de nauwkeurige aanduiding bevatten van de overschrijving van het bewarend beslag dat in uitvoerend beslag is omgezet." .

Art. 63. L'article 1545 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1545. La saisie-exécution sur navires est réglée en particulier dans le Code belge de la Navigation. »

Art. 63. Artikel 1545 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 1545. Het uitvoerend beslag op schepen wordt in het bijzonder geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 64. Les articles 1546 à 1559 du même Code sont abrogés.

Art. 64. De artikelen 1546 tot 1559 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Art. 65. Les articles 1655 à 1675 du même Code sont abrogés.

Art. 65. De artikelen 1655 tot 1675 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Section 11 – Modification de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable

Afdeling 11 – Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg

Art. 66. Dans l'article 1er de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, les modifications suivantes sont apportées :

Art. 66. In artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans l'alinéa 3, inséré par la loi du 28 juillet 1987, les mots « l'article 87 du Traité instituant la Communauté économique européenne, approuvé par la loi du 2 décembre 1957 » sont remplacés par les mots « l'article 103 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne » ;

1° in het derde lid, ingevoegd bij de wet van 28 juli 1987, worden de woorden "artikel 87 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957" vervangen door de woorden "artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie";

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

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

« La présente section n'est pas d'application sur des matières qui sont gérés par l'article 1.2.4. du Code belge de la Navigation. ».

Section 12 – Modification de la loi du 1 avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées

Art. 67. Dans l'article 7, § 1er, alinéa 6 de la loi du 1 avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées, les mots « le seul bateau de navigation intérieure, visé à l'article 271, alinéa 1er, du Livre II du Code de Commerce » sont remplacés par les mots « le seul bateau de navigation intérieure dans le sens du Code belge de la Navigation ».

Section 13 – Modification de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

Art. 68. Dans l'article 1er de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, modifié par la loi du 22 janvier 2007, le 3° est abrogé.

Art. 69. Les articles 2 à 17 de la même loi sont abrogés.

Art. 70. L'article 17*quater* de la même loi, inséré par la loi du 22 janvier 2007, est abrogé.

Art. 71. Dans l'article 18 de la même loi, remplacé par la loi du 22 janvier 2007, les modifications suivantes sont apportés :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « les articles 17 et 17*decies* » sont remplacés par les mots « l'article 17*decies* » et les mots « aux articles 14, 17 et 17*octies* » sont remplacés par les mots « à l'article 17*octies* ».

2° dans l'alinéa 2, les mots « par le demandeur ou le porteur du certificat et, dans les cas de rétention, d'interdiction de départ ou de refus d'accès à un port belge, » sont abrogés.

"Deze wet is niet van toepassing op de aangelegenheden die worden beheerst door artikel 1.2.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Afdeling 12 – Wijziging van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden

Art. 67. In artikel 7, § 1, zesde lid van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden worden de woorden "het enige hun toebehorende binnenschip, als bedoeld in artikel 271, eerste lid, van Boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "het enige hun toebehorende binnenschip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Afdeling 13 – Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen

Art. 68. In artikel 1 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, vervangen bij de wet van 22 januari 2007, wordt de bepaling onder 3° opgeheven.

Art. 69. De artikelen 2 tot 17 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 70. Artikel *17quater* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007, wordt opgeheven.

Art. 71. In artikel 18 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 22 januari 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "de artikelen 17 en 17*decies*" vervangen door de woorden "artikel 17*decies*" en worden de woorden "de artikelen 14, 17 en 17*octies*" vervangen door de woorden "artikel 17*octies*";

2° in het tweede lid worden de woorden "door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in de gevallen van retentie, verbod tot afvaart of weigering van toegang tot een Belgische haven," opgeheven.

Art. 72. L'article 29 de la même loi, modifié par la loi du 13 juin 2014, est abrogé.

Art. 73. L'article 32*bis* de la même loi, inséré par la loi du 22 janvier 2007, les mots « 3°, 4°, 5° et 6° » sont remplacés par les mots « 4° ».

Section 14 – Modification de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972

Art. 74. Dans l'article 2 de la loi du 24 novembre 19775 portant approbation et exécution de 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, les modifications suivantes sont apportés :

1° les paragraphes 1er à 3 sont abrogés:

2° dans paragraphe 4, le mot « Il » est remplacé par les mots « Le Roi » ;

3° dans paragraphe 4, les mots « la mer territoriale belge et » sont abrogés.

Art. 75. Dans l'article 3 de la même loi, les mots « à la Convention et au Règlement visés à l'article premier, » sont abrogés.

Section 15 – Modification de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises

Art. 76. Dans l'article 136 de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises, modifié par les lois du 22 décembre 1989, 27 décembre 1993 et 12 mai 2014, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

"Le privilège s'insère dans une série énumérée dans les articles 19 et 20 de la loi du 16 décembre 1851 sur la révision du régime hypothécaire et dans l'article 2.5.14 du Code belge de la Navigation et

Art. 72. Artikel 29 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 13 juni 2014, wordt opgeheven.

Art. 73. In artikel 32*bis* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007, worden de woorden "3°, 4°, 5° en 6°" vervangen door het woord "4°".

Afdeling 14 – Wijziging van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van 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

Art. 74. In artikel 2 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van 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 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de paragrafen 1 tot 3 worden opgeheven;

2° in paragraaf 4 wordt het woord "Hij" vervangen door de woorden "De Koning";

3° in paragraaf 4 worden de woorden "de Belgische territoriale zee en" opgeheven.

Art. 75. In artikel 3 van dezelfde wet worden de woorden "het bij artikel 1 bedoelde verdrag en toegevoegd reglement," worden opgeheven.

Afdeling 15 – Wijziging van de algemene wet van 18 juli 1977 inzake douane en accijnzen

Art. 76. In artikel 136 van de algemene wet inzake douane en accijnzen, gewijzigd bij de wetten van 22 december 1989, 27 december 1993 en 12 mei 2014, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"Dit voorrecht hoort bij de reeks van deze opgesomd in de artikelen 19 en 20 van de wet van 16 december 1851 tot herziening van de rechtsregeling der hypotheken en in artikel 2.5.14

s'insère directement après ceux de l'Etat pour les redevances et taxes dues ou, à défaut de tels privilèges, derrière dans la série. ».

van het Belgisch Scheepvaartwetboek en neemt rang onmiddellijk na deze van de Staat voor de verschuldigde rechten en taksen of, bij ontstentenis van dergelijke voorrechten, achteraan de reeks." .

Art. 77. Dans l'article 313, § 1er, alinéa 1er, 2°, de la même loi, remplacé par la loi du 27 décembre 1993, les mots « et à l'article 23 du livre II du Code de commerce" sont remplacés par les mots « et à l'article 2.5.14 du Code belge de la Navigation ».

Art. 77. In artikel 313, § 1, eerste lid, 2° van dezelfde wet, vervangen bij wet van 27 december 1993, worden de woorden "en in artikel 23 van Boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "en in artikel 2.5.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 16 – Modification de loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail

Afdeling 16 – Wijziging van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten

Art. 78. Dans le Chapitre I de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, les articles 15*bis* et 15*ter* sont insérés, rédigés comme suit :

Art. 78. In hoofdstuk I van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten word en de artikelen 15*bis* en 15*ter* ingevoegd, luidende:

« **Art. 15*bis*.** La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, comme prévu dans le Chapitre 4 du Titre 2 et le Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 3 du Code belge de la Navigation, n'est pas d'application sur les créances qui découlent de la présente loi pour un employé occupé à bord d'un navire.

"**Art. 15*bis*.** De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals voorzien in hoofdstuk 4 van titel 2 en hoofdstuk 3 van titel 3 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de aan boord van een schip tewerkgestelde werknemer voortvloeien uit de bepalingen van deze wet.

Art. 15*ter*. Les créances de l'employé occupé à bard d'un navire qui découlent du contrat de travail sont privilégiés sur le navire sous les conditions déterminées dans le Titre 5 du Livre 2 du Code belge de la Navigation. ».

Art. 15*ter*. De schuldvorderingen van de aan boord van een schip tewerkgestelde werknemer die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het schip bevoorrecht onder de voorwaarden bepaald in titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Section 17 – Modification de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime

Afdeling 17 - Wijziging van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart

Art. 79. Les articles 10 à 11 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime sont abrogés.

Art. 79. De artikelen 10 en 11 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart worden opgeheven.

Art. 80. L'article 12 de la même loi est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

Art. 80. Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

Dans la mer territoriale et la zone économique exclusive, le présent Chapitre n'est pas d'application sur les engins, épaves, débris d'épaves, objets coulés ou objets qui n'affectent pas l'accessibilité des ports et des voies navigables belges. Les dispositions de ce Chapitre ne portent pas atteinte aux dispositions du Code belge de la Navigation. ».

"In de territoriale zee en de exclusieve economische zone is dit hoofdstuk niet van toepassing op de vaartuigen, wrakken, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die geen aantasting van de bereikbaarheid van de Belgische havens en waterwegen vormen. De bepalingen van dit hoofdstuk doen geen afbreuk aan de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Art. 81. Dans l'article 13, alinéa 6, de la même loi, inséré par la loi du 20 janvier 1999, les modifications suivantes sont apportées :

Art. 81. In artikel 13, zesde lid, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 20 januari 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° les mots « En cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque» sont remplacés par le mot « Lorsque » ;

1° de woorden "Bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in" worden vervangen door het woord "In";

2° les mots « ces zones marines » sont remplacés par les mots « la mer territoriale ou la zone économique exclusive » ;

2° de woorden "deze mariene zones" worden vervangen door de woorden "de territoriale zee of de exclusieve economische zone";

3° les mots « du milieu marin » sont abrogés :

3° de woorden "uit het mariene milieu" worden opgeheven;

4° les mots « sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique » sont abrogés.

4° de woorden ", behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund met toepassing van de artikelen 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België" worden opgeheven.

Art. 82. Dans l'article 14 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

Art. 82. In artikel 14 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans l'alinéa 1er, modifié par la loi du 20 janvier 1999, le e) est abrogé ;

1° in het eerste lid, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999, wordt de bepaling onder e) opgeheven;

2° l'alinéa 6 est abrogé.

2° het zesde lid wordt opgeheven.

Art. 83. Dans l'article 17, § 1er, alinéa 7, de la même loi, modifié par la loi du 20 janvier 1999, le 5° est abrogé.

Art. 83. Artikel 17, § 1, zevende lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999, wordt de bepaling onder 5° opgeheven.

Section 18 – Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

Art. 84. Dans la rubrique 25-4 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires les mots « l'article 30 de loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires » sont remplacés par les mots « l'article 8.1.67, § 5, du Code belge de la Navigation ».

Afdeling 18 – Wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen

Art. 84. In rubriek 25-4 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen worden de woorden "artikel 30 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen" vervangen door de woorden "artikel 8.1.67, § 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 19 – Modification de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003

Art. 85. Les articles 2 à 12 de la loi portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003, sont abrogés.

Afdeling 19 – Wijziging van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003

Art. 85. De artikelen 2 tot 12 van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003, vervangen bij de wet van 6 oktober 2005, worden opgeheven.

Section 20 – Modification 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

Art. 86. Dans l'article 2 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, modifié en dernier lieu par la loi du 22 mai 2014, le 15° et 16° sont remplacés par ce qui suit :

Afdeling 20 – Wijziging 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

Art. 86. In artikel 2 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, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 22 mei 2014, worden de bepalingen onder 15° en 16° vervangen als volgt:

« 15° « immersion » :

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

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

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

Le terme " immersion " ne vise pas :

(i) le rejet tel que visé par titre 3 du livre 5 du Code belge de la Navigation, ni l'action de se défaire de déchets ou autres matières conformément aux règles de droit international applicables liés à ou provenant de l'exploitation normale d'aéronefs ou installations offshore;

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

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

Le terme "incinération" ne vise pas le rejet par incinération tel que visé par titre 3 du livre 5 du Code belge de la Navigation, ni la destruction thermique de déchets ou autres matières, conformément aux règles de droit international applicables, produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale d'aéronefs ou d'installations offshore ; ».

"15° "storten":

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

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

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

Onder "storten" wordt niet begrepen:

(i) het lozen zoals bedoeld in titel 3 van boek 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek noch het zich overeenkomstig toepasselijke regels van internationaal recht, ontdoen van afval of andere materie gepaard gaande met, of voortvloeiende uit, de normale werking van luchtvaartuigen of offshore-installaties;

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

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

Onder "verbranding" wordt niet begrepen het lozen door verbranden zoals bedoeld in titel 3 van boek 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, noch de thermische vernietiging, in overeenstemming met toepasselijke regels van internationaal recht, van afval of andere materie die gepaard gaat met, of voortvloeit uit de normale werking van, luchtvaartuigen of offshore-installaties;".

Art. 87. Dans l'article 21 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1er, replacé par la loi du 21 avril 2007, est remplacé par ce qui suit :

" § 1. Le capitaine et l'exploitant d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins, doivent, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues dans l'article 5.3.9 du Code belge de la Navigation. Au présent article, l'on entend par exploitant le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne, comme le gérant ou l'affréteur coque nue, qui a accepté au nom du propriétaire la responsabilité de l'exploitation du navire et qui par l'acceptation de cette responsabilité s'est engagé à s'acquitter de toutes les tâches et responsabilités connexes imposées par le Code ISM. Le capitaine ou le propriétaire de navire prend toute mesure raisonnable de prévention ou de confinement. » ;

2° dans paragraphe 2, les mots « Le capitaine est » sont remplacés par les mots « Le capitaine ou l'exploitante sont ».

Art. 88. Dans l'article 59 de la même loi, le paragraphe 3 est complété par les mots « et titre 6 du livre 7 de la Code belge de la Navigation ».

Section 21 – Modification du Code des Sociétés

Art. 89. Dans l'article 683 du Code des Sociétés, les mots « ceux visés par les chapitres II et III du titre 1er du livre II du Code de commerce, et l'article 272 du livre II du même code » sont remplacés par les mots « ceux visés au chapitre 5 du titre 1 et au titre 5 du livre 2 du Code belge de la navigation ».

Art. 87. In artikel 21 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, vervangen bij de wet van 21 april 2007, wordt vervangen als volgt:

"§ 1. De kapitein en de exploitant van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden, dienen dit onverwijld te melden aan de door de Koning aangewezen instantie volgens de modaliteiten voorzien in artikel 5.3.9 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de exploitant wordt in dit artikel bedoeld de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de ISM-Code. De kapitein en de exploitant treffen elke redelijke preventieve maatregel of inperkingsmaatregel.";

2° in paragraaf 2 worden de woorden "De kapitein is" vervangen door de woorden "De kapitein en de exploitant zijn".

Art. 88. In artikel 59 van dezelfde wet wordt paragraaf 3 aangevuld met de woorden "en titel 6 van boek 7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Afdeling 21 – Wijziging van het Wetboek van Vennootschappen

Art. 89. In artikel 683 van het Wetboek van Vennootschappen worden de woorden "de akten bedoeld in de hoofdstukken II en III van titel I, boek II, van het Wetboek van koophandel en in artikel 272 van boek II van hetzelfde wetboek" vervangen door de woorden "de akten bedoeld in hoofdstuk 5 van titel 1 en in titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 22 – Modification de 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

Art. 90. Dans l'article 50 de 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, les mots « aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « au chapitre 4 du titre 2 du livre 3 de la Code belge de la Navigation ».

Art. 91. Dans l'article 51 de la même loi, les mots « à l'article 23 du livre II, titre Ier, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « au titre 5 du livre 2 de la Code belge de la Navigation ».

Section 23 – Modification de la loi 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé

Art. 92. Dans l'article 91 de la loi 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé, le mots «, un navire, un bateau » sont abrogés.

Section 24 – Modification de la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine

Art. 93. Dans l'article 25, § 2, d) de la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine, modifié par les lois du 17 mars 2013, 10 avril 2014, 1 février 2016 et 5 février 2016, le troisième tiret est remplacé par ce qui suit : « à l'article 8.1.62 du Code belge de la Navigation ».

Afdeling 22 - Wijziging van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser

Art. 90. In artikel 50 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser worden de woorden "de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 91. In artikel 51 van dezelfde wet worden de woorden "artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel" vervangen door "titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Afdeling 23 – Wijziging van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht

Art. 92. In artikel 89 van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht worden de woorden ", schip, boot" opgeheven.

Afdeling 24 – Wijziging van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten

Art. 93. In artikel 25, § 2, d) van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten, gewijzigd bij de wetten van 17 maart 2013, 10 april 2014, 1 februari 2016 en 5 februari 2016, wordt de bepaling onder het derde streepje vervangen als volgt "artikel 8.1.62 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 94. Dans l'article 26, § 2, d) de la même loi, modifié par les lois du 17 mars 2013, 10 avril 2014, 1 février 2016 et 5 février 2016, le troisième tiret est remplacé par ce qui suit « à l'article 8.1.62 du Code belge de la Navigation ».

Section 25 – Modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail

Art. 95. Dans l'article 70 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, les mots « aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « au chapitre 4 du titre 2 du livre 3 du Code belge de la Navigation ».

Art. 96. Dans l'article 71 de la même loi, les mots « à l'article 23 du livre II, titre Ier du Code de commerce » sont remplacés par les mots « au titre 5 du livre 2 du Code belge de la Navigation ».

Section 26 – Modification de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques

Art. 97. Dans l'article 13, § 5, de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, les mots « de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, le plan de sûreté portuaire imposé par cette loi » sont remplacés par les mots « du titre 2 de livre 5 du Code belge de la Navigation, le plan de sûreté portuaire imposé par ce titre ».

Section 27 – Modification de la loi du 3 août 2012 relative aux organismes de placement collectif qui répondent aux conditions de la Directive 2009/65/CE et aux organismes de placement en créances

Art. 94. In artikel 26, § 2, d) van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 17 maart 2013, 10 april 2014, 1 februari 2016 en 5 februari 2016, wordt de bepaling onder het derde streepje vervangen als volgt "artikel 8.1.62 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Afdeling 25 - Wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen

Art. 95. In artikel 70 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen worden de woorden "de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 96. In artikel 71 van dezelfde wet worden de woorden "artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel" vervangen door "titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Afdeling 26 - Wijziging van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren

Art. 97. In artikel 13, § 5 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren worden de woorden "de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, wordt het havenbeveiligingsplan opgelegd door die wet" vervangen door de woorden "titel 2 van boek 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt het havenbeveiligingsplan opgelegd door die titel".

Afdeling 27 – Wijziging van de wet van 3 augustus 2012 betreffende de instellingen voor collectieve belegging die voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2009/65/EG en de instellingen voor belegging in schuldvorderingen

Art. 98 Dans l'article 271/8, alinéa 1er, de la loi du 3 août 2012 relative aux organismes de placement collectif qui répondent aux conditions de la Directive 2009/65/CE et aux organismes de placement en créances, inséré par la loi du 19 avril 2014, les mots « l'article 8 du Chapitre II, Titre Ier du Livre II du Code du commerce » sont remplacés par les mots « l'article 2.1.24 du Code belge de la Navigation ».

Art. 98. In artikel 271/8, eerste lid van de wet van 3 augustus 2012 betreffende de instellingen voor collectieve belegging die voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2009/65/EG en de instellingen voor belegging in schuldvorderingen, ingevoegd bij de wet van 19 april 2014, worden de woorden "artikel 8 van Hoofdstuk 2, Titel I van boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "artikel 2.1.24 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 28 – Modification de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1er novembre 2002

Afdeling 28 – Wijziging van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002

Art. 99. L'article 4 de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1er novembre 2002, est abrogé.

Art. 99. Artikel 4 van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002 wordt opgeheven.

Section 29 – Modification au Code de droit économique

Afdeling 29 – Wijziging van het Wetboek van economisch recht

Art. 100. Dans l'article I.9, 53/1, alinéa 2, b) du Code de droit économique, inséré par la loi du 22 avril 2016, les mots « d''un bâtiment tel que visé à l'article 2, alinéa 1er, de la loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux de la navigation intérieure visés à l'article 271, du Livre II du Code de commerce » sont remplacés par les mots « navire tel que visé au Code belge de la Navigation ».

Art. 100. In artikel I.9, 53/1°, tweede lid, b) van het Wetboek van economisch recht, ingevoegd bij de wet van 22 april 2016, worden de woorden "binnenvaartuig zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "schip zoals bedoeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 30 – Modification de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006

Afdeling 30 – Wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

Art. 101. Dans l'article 61, alinéa 2, de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, les mots

Art. 101. In artikel 61, tweede lid, van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme

« à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation » sont remplacés par les mots « à l'article 8.2.28, § 6, du Code belge de la Navigation ».

arbeid 2006 worden de woorden "artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen" vervangen door de woorden "artikel 8.2.28, § 6, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 102. Dans l'article 76 de la même loi, les mots « des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires » sont remplacés par les mots « les articles 8.1.19, §2, alinéa 1er, 2°, du Code belge de la Navigation ».

Art. 102. In artikel 76 van dezelfde wet worden de woorden "de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen" vervangen door de woorden "de artikelen 8.1.19, § 2, eerste lid, 2°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Section 31 – Modifications à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Afdeling 31 – Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Art. 103. 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 remplacé par ce qui suit :

Art. 103. Artikel 2, 1° van dezelfde van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt vervangen door:

"1° les lois sur la navigation :

- 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 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. »

"1° de scheepvaartwetten:

- 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 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."

Art. 104. Les articles 8 jusqu'à l'article 12 de la même loi sont abrogés.

Art. 105. Dans l'article 16, alinéa 1er, de la même loi les mots « ou 11 » sont abrogés.

Art. 106. Dans l'article 17, alinéa 1er, de la même loi les mots « et 8 » sont abrogés.

Art. 107. Dans la même loi, l'annexe est abrogé.

Section 32 – Modifications à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 108. Dans l'article 197 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière les mots « l'article 3 de loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime » sont remplacés par les mots « l'article 4.3.3. de la Code belge de la Navigation ».

CHAPITRE 4 - DISPOSITIONS ABROGATOIRES

Art. 109. La loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnées par la justice belge est abrogée.

Art. 110. La loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale, modifiée par les lois du 10 octobre 1967 et 15 juillet 1970, est abrogée.

Art. 111. La loi organique du 26 août 1919 du Conseil des prises, modifiée par la loi du 17 août 1920, est abrogée.

Art. 112. La loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, modifiée en dernier lieu par la loi du 24 avril 2014, est abrogée.

Art. 104. De artikelen 8 tot en met 12 van dezelfde wet worden opgeheven

Art. 105. In artikel 16, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden "of 11" opgeheven.

Art. 106. In artikel 17, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden "en 8" opgeheven.

Art. 107. In dezelfde wet wordt de bijlage opgeheven.

Afdeling 32 – Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 108. In artikel 197 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid worden de woorden "artikel 3 van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij" vervangen door de woorden "artikel 4.3.3. van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

HOOFDSTUK 4 - OPHEFFINGSBEPALINGEN

Art. 109. De wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld wordt opgeheven.

Art. 110. De wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid inzake van zee- en binnenvaart, gewijzigd bij de wetten van 10 oktober 1967 en van 15 juli 1970, wordt opgeheven.

Art. 111. De wet van 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht, gewijzigd bij de wet van 17 augustus 1920, wordt opgeheven.

Art. 112. De wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart, laatst gewijzigd bij de wet van 24 april 2014, wordt opgeheven.

Art. 113. La loi du 28 novembre 1928 ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926, modifiée par la loi du 10 octobre 1967, est abrogée.

Art. 114. La loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, modifiée par les lois du 6 mai 2009, 29 décembre 2010 et 8 mai 2014, est abrogé.

Art. 115. La loi du 9 août 1963 relative à la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire est abrogée.

Art. 116. La loi du 8 juillet 1977 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, modifiée en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, est abrogée.

Art. 117. La loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, modifiée par les lois du 11 avril 1989, 10 août 1998, 3 mai 1999, 19 décembre 2012 et 10 janvier 2013, est abrogée.

Art. 118. La loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, modifiée par les loi sdu 21 décembre 1990, 3 mai 1999, 8 mars 2010 et 25 décembre 2016 est abrogée.

Art. 119. La loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge, modifiée par la loi du 21 décembre 1990, est abrogée.

Art. 120. La loi du 17 juillet 1987 portant approbation de la Convention relative à un Code de

Art. 113. De wet van 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkluidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, geteekend te Brussel, op 10 april 1926, gewijzigd bij de wet van 10 oktober 1967, wordt opgeheven.

Art. 114. De wet van 5 mei 1936, gewijzigd bij de wetten van 6 mei 2009, 29 december 2010 en 8 mei 2014, op de binnenbevrachting wordt opgeheven.

Art. 115. De wet van 9 augustus 1963 tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip wordt opgeheven.

Art. 116. De wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt opgeheven.

Art. 117. De wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, gewijzigd bij de wetten van 11 april 1989, 10 augustus 1998, 3 mei 1999, 19 december 2012 en 10 januari 2013, wordt opgeheven.

Art. 118. De wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, gewijzigd bij de wetten van 21 december 1990, 3 mei 1999, 8 maart 2010 en 25 december 2016, wordt opgeheven.

Art. 119. De wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij, gewijzigd bij de wet van 21 december 1990, wordt opgeheven.

Art. 120. De wet van 17 juli 1987 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences, en van de

conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faites à Genève le 6 avril 1974 est abrogée.

Art. 121. La loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires, modifiée par les lois du 3 mai 1999 et 25 décembre 2016, est abrogée.

Art. 122. La loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, modifiée en dernier lieu par la loi du 22 mai 2014, est abrogée.

Art. 123. La loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédéral, modifiée par les lois du 22 décembre 2004 et 25 décembre 2016, est abrogée.

Art. 124. La loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, modifiée par les lois du 19 novembre 2013 et 11 août 2017 est abrogée.

Art. 125. La loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, modifiée par la lois du 16 janvier 2013 en 5 février 2016, est abrogée.

Art. 126. La loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, modifiée par la loi du 16 janvier 2013, est abrogée.

Art. 127. La loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'Etat fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention est abrogée.

Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974 wordt opgeheven.

Art. 121. De wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, gewijzigd bij de wetten van 3 mei 1999 en 25 december 2016, wordt opgeheven.

Art. 122. De wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, laatst gewijzigd bij de wet van 22 mei 2014, wordt opgeheven.

Art. 123. De wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie, gewijzigd bij de wetten van 22 december 2004 en 25 december 2016, wordt opgeheven.

Art. 124. De wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, gewijzigd bij de wetten van 19 november 2013 en 11 augustus 2017, wordt opgeheven.

Art. 125. De wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, gewijzigd bij de wetten van 16 januari 2013 en 5 februari 2016, wordt opgeheven.

Art. 126. De wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 januari 2013, wordt opgeheven.

Art. 127. De wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag wordt opgeheven.

Art. 128. La loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance est abrogée.

Art. 129. La loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes est abrogée.

Art. 130. La loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident est abrogée.

Art. 131. La loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux d'intérieur visés à l'article 271, du Livre II du Code de commerce est abrogée.

Art. 132. La loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation est abrogée.

Art. 133. La loi du décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution est abrogée.

Art. 134. La loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, modifiée par la loi du 10 août 2015 et 9 novembre 2015, est abrogée.

Art. 135. La loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime est abrogée.

Art. 136. La loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la

Art. 128. De wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wordt opgeheven.

Art. 129. De wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen wordt opgeheven.

Art. 130. De wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen wordt opgeheven.

Art. 131. De wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt opgeheven.

Art. 132. De wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen wordt opgeheven.

Art. 133. De wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet wordt opgeheven.

Art. 134. De wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, gewijzigd bij de wetten van 10 augustus 2015 en 9 november 2015, wordt opgeheven.

Art. 135. De wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart wordt opgeheven.

Art. 136. De wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart,

navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution est abrogée.

Art. 137. La loi du 19 juin 2016 portant exécution du 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 est abrogée.

Art. 138. La loi du 22 juin 2016 portant exécution du 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, modifiée par la loi du 25 décembre 2016, est abrogée.

Art. 139. La loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques marite est aborgée.

CHAPITRE 5 – DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 140. Les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation ou les agents de la fonction publique qui sont chargés d'une ou plusieurs tâches spécifiques d'exécution et d'application avant l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation conservent leurs compétences après cette entrée en vigueur jusqu'à ce que le Roi en décide autrement

Art. 141 Les navires de mer belges, qui ont soit une longueur de moins de 24 mètres, soit une longueur de 24 mètres ou plus mais ne font pas de voyages internationaux, et dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant la date du 18 juillet 1982, restent soumis au Règlement général pour le jaugeage des navires de mer, attaché à l'arrêté royal du 2 décembre 1897.

Art. 142. Les dispositions du titre 5 du livre 2 du Code belge de la Navigation ne s'appliquent pas aux

met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet wordt opgeheven.

Art. 137. De wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van 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 wordt opgeheven.

Art. 138. De wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van 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, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt opgeheven.

Art. 139. De wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 5 - OVERGANGSBEPALINGEN

Art. 140. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren of het overheidspersoneel die voor de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek met een of meer welbepaalde uitvoerings- en handhavingsopdrachten zijn belast, behouden hun bevoegdheden na die inwerkingtreding totdat de Koning er anders over beschikt.

Art. 141. De Belgische zeeschepen, die hetzij een lengte hebben van minder dan 24 meter, hetzij een lengte van 24 meter of meer hebben doch geen internationale reizen maken, en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond voor 18 juli 1982, blijven onderworpen aan het Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, gehecht aan het koninklijk besluit van 2 december 1897.

Art. 142. De bepalingen van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn niet van

situations de concours de droits des créanciers existantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces cas, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

Art. 143. Les dispositions du titre 6 du livre 2, ainsi que l'article 2.7.9 du Code belge de la Navigation ne s'appliquent pas aux saisies sur navire dont l'exploit a déjà été signé au moment de l'entrée en vigueur de cette loi.

En ce qui concerne ces saisies sur navire, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

Art. 144. L'article 2.1.38, chapitre 4 du titre 2 et le chapitre 3 du titre 3 du livre 3, le livre 6 et les titres 1, 2, 3 et 5 du livre 7 du Code belge de la Navigation ne s'appliquent pas si le fait qui crée les obligations ou, en cas d'obligations conventionnelles, la conclusion du contrat, se produit ou commence avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces obligations, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

Art. 145. L'article 2.5.52 du Code belge de la Navigation ne s'applique pas aux affaires en suspens au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces affaires, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

toepassing op de op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet reeds bestaande situaties van samenloop van de rechten van schuldeisers.

Met betrekking tot die gevallen blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

Art. 143. De bepalingen van titel 6 van boek 2, evenals artikel 2.7.9 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn niet van toepassing op de scheepsbeslagen waarvan het exploot op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet reeds werd betekend.

Met betrekking tot die scheepsbeslagen blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

Art. 144. Artikel 2.1.38, hoofdstuk 4 van titel 2 en hoofdstuk 3 van titel 3 van boek 3, boek 6 en titels 1, 2, 3 en 5 van boek 7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn niet van toepassing wanneer het feit dat de verbintenissen doet ontstaan of, ingeval van verbintenissen uit overeenkomst, het sluiten van de overeenkomst zich voordoet of aanvangt vóór de inwerkingtreding van deze wet.

Met betrekking tot die verbintenissen blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

Art. 145. Artikel 2.5.52 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is niet van toepassing op de hangende zaken op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet.

Op die zaken blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

Art. 146 Les articles 3.1.18 et 4.2.12 du Code belge de la Navigation s'appliquent aux délais en cours.

Si le délai de prescription d'application est prolongé par ces dispositions par rapport aux dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et que l'action a été engagée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, le point de départ du délai reste le fait qui a déclenché la prescription ou qui a relancé le délai interrompu.

Si le délai de prescription est écourté par lesdites dispositions par rapport aux dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et que l'action a été engagée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai ne commence à courir qu'à partir de son entrée en vigueur. Toutefois, les dispositions qui étaient valides avant l'entrée en vigueur de la présente loi s'appliquent malgré tout si la prescription entre en vigueur sous ces dispositions avant l'expiration du nouveau délai de prescription.

Art. 147. § 1. Les attestations ou les certificats remis avant l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation, sur la base du Livre II du Code du commerce, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer, de la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume, de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes, de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution

Art. 146. De artikelen 3.1.18 en 4.2.12 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn van toepassing op de lopende termijnen.

Indien de toepasselijke verjaringstermijn door deze bepalingen ten opzichte van de vóór de inwerkingtreding van deze wet geldende bepalingen wordt verlengd, en de rechtsvordering vóór de inwerkingtreding van deze wet is ontstaan, blijft het aanvangspunt van de termijn het feit dat de verjaring deed lopen of de gestuite termijn opnieuw deed lopen.

Indien de verjaringstermijn door de genoemde bepalingen ten opzichte van de vóór de inwerkingtreding van deze wet geldende bepalingen wordt verkort, en de rechtsvordering vóór de inwerkingtreding van deze wet is ontstaan, begint de termijn pas te lopen vanaf haar inwerkingtreding. Desalniettemin worden de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet toch toegepast indien de verjaring onder die bepalingen zou intreden vóór de afloop van de nieuwe verjaringstermijn.

Art. 147. § 1. De getuigschriften of certificaten, voor de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek afgegeven op basis van Boek II van het Wetboek van Koophandel, de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk, de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme

concernant la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accidents, de la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution ou autres dispositions de loi abrogées par cette loi sont réputés, jusqu'à leur date d'expiration éventuelle, équivalents aux attestations ou certificats correspondants délivrés sur la base du Code belge de la Navigation.

Le certificat d'enregistrement visé à l'article 2.1.9 pour un navire de mer qui dispose d'une lettre de mer conformément à l'article 11, § 2, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires est délivré pour la première fois à l'échéance de la lettre de mer.

§ 2. Le Roi peut adopter d'autres mesures transitoires.

CHAPITRE 6 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Art. 148. Cette loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après sa publication au Moniteur belge.

Le Roi peut, pour chaque disposition de la présente loi, fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à la date mentionnée au premier alinéa.

...,...

vorderingen, de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet of andere door deze wet opgeheven wetsbepalingen worden tot hun eventuele vervaldatum beschouwd als gelijkwaardig aan de overeenstemmende getuigschriften of certificaten afgegeven op basis van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het certificaat van registratie bedoeld in artikel 2.1.9 wordt voor een zeeschip dat beschikt over een zeebrief overeenkomstig artikel 11, § 2, van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen wordt voor de eerste maal afgegeven op de vervaldag van deze zeebrief.

§ 2. De Koning kan nadere overgangsmaatregelen vaststellen.

HOOFDSTUK 6 - INWERKINGTREDING

Art. 148. Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van één jaar na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

De Koning kan voor iedere bepaling van deze wet een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

..., le ...

Par le Roi

Le Premier Ministre,

Van Koningswege

De Eerste Minister,

Charles MICHEL

Le Vice-Premier Ministre en Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,

De Vice-eersteminister en Minister van Werk, Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

De Vice-eersteminister en Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Agenda numérique,

De Vice-eersteminister en Minister van Digitale Agenda,

Alexander DE CROO

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,

De Vice-eersteminister en Minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

Koen GEENS

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

De Minister van Sociale zaken en Volksgezondheid,

Maggie DE BLOCK

Le Ministre des Pensions,

De Minister van Pensioenen,

Daniel BACQUELAINE

Le Ministre des Finances, De Minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

La Ministre de l'Energie et de l'Environnement, De Minister van Energie en Leefmilieu,

Marie Christine MARGHEM

Le Ministre de la Défense, De Minister van Defensie,

Steven VANDEPUT

La Ministre du Budget, De Minister van Begroting,

SOPHIE WILMÈS

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Le Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME,

de Minister van Middenstand, Zelfstandigen en KMO's,

Denis DUCARME

Le Secrétaire d'État l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative,

de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging,

Theo FRANCKEN

Le Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et à la Mer du Nord,

de Staatssecretaris voor Bestrijding van sociale Fraude en Noordzee,

Philippe DE BACKER

La Secrétaire d'État à la Politique scientifique,

de Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid,

Zuhal DEMIR

Lijst van afkortingen	Liste des abréviations
ABAS - Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf	ABAS - Union Professionnelle des Arrimeurs et des Entreprises Portuaires d'Anvers
ADN - Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Voies de Navigation Intérieures	ADN - Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Voies de Navigation Intérieures
AFS - International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships	AFS - Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires
ASV - Antwerpse Scheepvaartvereniging	ASV - Fédération maritime d'Anvers
BARECON - BIMCO Standard Bareboat Charter	BARECON (Contrat d'affrètement « coque nue » - BIMCO (Conseil maritime baltique et international)
BBGBZ - Beroepsvereniging van Behandelaars van Goederen van Brugge/Zeebrugge	BBGBZ - Association professionnelle des manutentionnaires de Bruges/Zeebruges
BFTB - Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart	FBOTF - Fédération Belge d'Organisateurs de Transports Fluviaux
BIMCO - Baltic and International Maritime Council	BIMCO - Conseil maritime baltique et international
Brussel I*bis*-Verordening - Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken	Règlement Bruxelles I *bis* - Règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale
BUNKER - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage	BUNKER - Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute
BVT - Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars	ABAM - Royale Association Belge des Assureurs Maritimes
BVZ - Belgische Vereniging voor Zeerecht	ABDM - Association Belge de Droit Maritime
B.W. - Burgerlijk Wetboek	C. civ. - Code civil

BWM - International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments	BWM - Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
BZB - Koninklijke Maatschappij Belgische Zeevaartbond	LMB - Ligue Maritime Belge
CDNI - Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure	CDNI - Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure
CEB - Confederatie der Expediteurs van België	CEB - Confédération des Expéditeurs Belges
CLC - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage	CLC - Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
CLNI - Convention de Strasbourg sur la Limitation de la responsabilité en Navigation Intérieure	CLNI - Convention de Strasbourg sur la Limitation de la responsabilité en Navigation Intérieure
CMNI - Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure	CMNI - Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure
COLREG - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea	COLREG - Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer
COMAR - Commissie Maritiem Recht	COMAR - Commission de Droit Maritime
CSC - International Convention for Safe Containers	CSC - Convention internationale sur la sécurité des conteneurs
DAB - Dienst met Afzonderlijk Beheer	SGS - Service à gestion séparée
DG - Directoraat-generaal	DG - Direction Générale
Faill.W. - Faillissementswet	L. Fail. - Loi sur les faillites
FEBETRA - Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners	FEBETRA - Fédération Royale Belge des Transporteurs et des prestataires de services logistiques
FOD - Federale Overheidsdienst	SPF - Service public fédéral
FOSO - Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen	OFEAN - Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation

FSMA - Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten	FSMA - Autorité des services et marchés financiers
FUND - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage	FUND - Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
GENCON - BIMCO Uniform General Charter	GENCON - BIMCO Uniform General Charter
Ger.W. - Gerechtelijk Wetboek	C. jur. - Code juridique
HNS - International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea	HNS - Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses
IMO - Internationale Maritieme Organisatie	OMI - Organisation maritime internationale
IMO-Verdrag - Convention on the International Maritime Organization	Convention OMI - Convention portant création de l'Organisation maritime internationale
INTERVENTION - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties	INTERVENTION - Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures
ITB - Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	ITB - Institut pour le Transport par Batellerie
IVR - Internationale Vereniging het Rijnschepenregister	IVR - Association internationale du registre des bateaux du Rhin
KBMA - Koninklijke Belgische Marine Academie	ARMB - Académie Royale de Marine de Belgique
KBRV - Koninklijke Belgische Redersvereniging	URBA - Union royale des Armateurs belges
KBZ - Koninklijk Belgisch Zeemanscollege	CRMB - Collège Royal Maritime Belge
KVBG - Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen	ABAS - Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises
LC - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Convention)	LC - Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets ou autres matières
LL - International Convention on Load Lines	LL - Convention internationale sur les lignes de charge

LLMC - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims	Convention LLMC - Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	MARPOL - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MAS - Maritime Assistance Service	MAS - Service d'assistance maritime
MLC - Maritime Labour Convention	MLC - Convention du travail maritime
NBW - Nederlands Burgerlijk Wetboek	NBW - Code civil néerlandais
NYPE - New York Produce Exchange	NYPE - Bourse de New York
P&I - Protection and Indemnity	P&I - Protection et Indemnisation
PAL - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea	PAL - Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages
PoR - Place of Refuge	LdR - Lieu de refuge
Rome I-Verordening - Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)	Règlement Rome I - Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur le droit applicable aux obligations contractuelles (Rome I)
Rome II-Verordening - 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")	Règlement Rome II - 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)
SAR - International Convention on Maritime Search and Rescue	SAR - Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime
SFV - Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels	SFV - Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche
SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea	SOLAS - Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRC - Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships	SRC - Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

STCW - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

STCW-F - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel

TMC - International Convention on Tonnage Measurement of Ships

VeGHO - Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen

WIPR - Wetboek van internationaal privaatrecht

WRC - Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks

STCW - Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

STCW-F - Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille

TMC - Convention internationale sur le jaugeage des navires

VeGHO - Association des entreprises portuaires gantoises

CDIP - Code de droit international privé

WRC - Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

1. Doelstellingen van de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht

De Belgische privaatrechtelijke scheepvaartwetgeving wordt in hoofdzaak beschreven in het vroegere Boek II van het Wetboek van Koophandel, dat in de rechtspraktijk wordt aangeduid als de 'Zeewet', en zowel het zee- als het binnenvaartrecht regelt. De basisversie van de huidige Zeewet dateert van 1879. In de loop van de twintigste eeuw werd de Zeewet aangepast aan internationale eenmakingsverdragen en dit een laatste maal in 1989. In zijn geheel beschouwd is de Zeewet dus erg verouderd. De Zeewet is ook voorbijgestreefd door buitenlandse codificaties. In alle buurlanden is de scheepvaartwetgeving de jongste decennia ingrijpend gemoderniseerd. In deze context behelst de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht een herziening van een essentieel onderdeel van het Belgisch economisch recht.

De herziening beoogt niet alleen een vormelijke actualisering van de wetgeving, ondersteunt ook Belgische scheepvaartgerelateerde activiteiten,

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et Messieurs,

1. Objectifs de la révision du Code belge de la Navigation

La législation belge de droit privé en matière de navigation est en grande partie reprise dans le Livre II du Code de commerce, qui est mentionné dans la pratique en tant que « Loi Maritime », et qui régit la navigation tant maritime qu'intérieure. La version de base de la Loi Maritime actuelle date de 1879. Dans le courant du vingtième siècle, la Loi Maritime a été adaptée conformément aux traités d'unification internationaux, la dernière modification remontant à 1989. Considérée dans son ensemble, la Loi Maritime est largement obsolète. La Loi Maritime s'est aussi laissé dépasser par les codifications étrangères. Dans tous les pays voisins, également nos principaux concurrents maritimes, la législation maritime a été considérablement modernisée au cours des dernières décennies. Dans ce contexte, la révision du droit maritime belge représente une actualisation d'un élément essentiel du droit économique belge.

La révision a non seulement pour objectif une actualisation de la législation sur le plan de la forme, mais vise aussi explicitement à soutenir les activités

zowel van ondernemingen als van overheden. Zij sluit aan bij de sinds 2002 doorgevoerde herinvlagging van de koopvaardij, maar begunstigt ook de dienstverleners in de binnenvaart, de havens, de industrie en de handel. De herziening beoogt het versterken van het functioneren en de competitiviteit van de Belgische scheepvaartgerelateerde sector en van de Belgische economie in haar geheel.

2. Organisatie van het herzieningsproject

Gelet op de omvang en de juridische complexiteit van het herzieningsproject en het strategische belang van de betrokken sectoren voor de Belgische economie is geopteerd voor een grondige voorbereiding van de nieuwe wetgeving, die is gebaseerd op een gedegen wetenschappelijke analyse en een dubbele publieke consultatie van alle belanghebbenden. Bij koninklijk besluit van 27 april 2007 werd een commissie opgericht belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

Deze Commissie Maritiem Recht had tot taak "met het oog op het vaststellen van een gecoördineerd maritiem beleid, concrete voorstellen te formuleren betreffende de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht".

De Commissie Maritiem Recht ving haar onderzoeks- en redactiewerk met het oog op de invoering van een nieuwe Belgische scheepvaartwetgeving aan op 1 november 2007.

De Commissie Maritiem Recht heeft op basis van het grondige wetenschappelijke onderzoek en de dubbele consultatie het voorliggende ontwerp van wet voorbereid. Hieronder worden de krachtlijnen van dit ontwerp geschetst.

3. Krachtlijnen van het ontwerp

3.1. Algemene krachtlijnen

3.1.1. Bundeling en structurering van de scheepvaartregelgeving

belges liées à la navigation, tant pour les entreprises que pour les autorités. Elle correspond au retour de la marine marchande belge au pavillon belge mis en œuvre depuis 2002, mais profite aussi aux prestataires de services de la navigation intérieure, aux ports, à l'industrie et au commerce. La révision vise à renforcer le fonctionnement et la compétitivité du secteur belge lié à la navigation et l'économie belge dans son ensemble.

2. Organisation du projet de revision

Compte tenu de l'ampleur et de la complexité juridique du projet de révision et de l'importance stratégique des secteurs concernés pour l'économie belge, il a été opté pour une préparation minutieuse de la nouvelle législation, basée sur une analyse scientifique approfondie et une double consultation publique de toutes les parties intéressées. Une commission chargée de la révision du droit maritime public et privé a été créée par l'arrêté royal du 27 avril 2007

Cette Commission de Droit Maritime avait pour mission « visant la constitution la constitution d'une politique maritime coordonnée...de formuler des propositions relatives à la révision du droit maritime privé et public ».

La Commission de Droit Maritime a entamé ses travaux de recherche et de rédaction du nouveau Code belge de la navigation le 1er novembre 2007.

La Commission de Droit Maritime a préparé le présent projet de loi sur la base de l'enquête scientifique approfondie et de la double consultation. Les lignes de force de ce projet sont décrites ci-dessous.

3. Lignes de force du projet

3.1. Lignes de force générales

3.1.1. Regroupement et structuration des règlements en matière de navigation

Doorheen de decennia is de Belgische scheepvaartregelgeving verspreid geraakt over talrijke losstaande, weinig of niet gecoördineerde regelgevende akten. Aan de Zeewet zijn talrijke elders opgenomen, amper kenbare aanvullingen en afwijkingen toegevoegd. De vele publiekrechtelijke wetten staan alle los van elkaar. Eén van de belangrijkste effecten van de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek is dat alle relevante regels samenkomen in een omvattende en helder gestructureerde codificatie. Door de opname van kruisverwijzingen verduidelijken de teksten bovendien expliciet de relatie tot het overige recht. Dankzij het nieuwe wetboek wordt de scheepvaartregelgeving terug overzichtelijk en kenbaar.

3.1.2. Structuur van het wetboek

Het ontworpen Belgisch Scheepvaartwetboek heeft de volgende structuur:

Au fil des décennies, la réglementation maritime belge s'est dispersée en une multitude d'actes réglementaires indépendants les uns des autres et peu ou pas coordonnés. De nombreux compléments et dérogations d'autres sources, à peine identifiables, ont été ajoutés à la Loi Maritime. Les nombreuses lois de droit public sont toutes indépendantes les unes des autres. L'un des principaux effets de l'introduction du Code belge de la Navigation est que toutes les règles pertinentes sont rassemblées dans une codification clairement structurée et complète. En incluant des renvois, les textes précisent en outre explicitement la relation avec le reste de la législation. Grâce au nouveau code, la réglementation maritime est à nouveau claire et identifiable.

3.1.2. Structure du code

L'Ebauche de Code belge de la navigation est structurée de la manière suivante :

BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	CODE BELGE DE LA NAVIGATION
BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN	**LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES**
Titel 1 – Begrippen	**Titre 1 – Notions**
Titel 2 – Bronnen	**Titre 2 – Sources**
Titel 3 – Bekendmakingen	**Titre 3 – Publications**
BOEK 2 – SCHEPEN	**LIVRE 2 – NAVIRES**
Titel 1 – Registratie, teboekstelling en openbaarheid	**Titre 1 – Enregistrement, immatriculation et publicité**
Hoofdstuk 1 – Het Belgisch Scheepsregister	***Chapitre 1 – Le Registre naval belge***
Hoofdstuk 2 – Registratie van zeeschepen	***Chapitre 2 – Enregistrement des navires de mer***
Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen	***Chapitre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure***
Hoofdstuk 4 – Openbaarheid van rechten	***Chapitre 4 – Publicité des droits***
Titel 2 – Meting	**Titre 2 – Jaugeage**
Titel 3 – Veiligheid	**Titre 3 – Sécurité**
Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen	***Chapitre 1 – Dispositions générales***
Hoofdstuk 2 – Zeeschepen	

Afdeling 1 – Veiligheidseisen

Afdeling 2 –Certificaten

Titel 4 – Zaakstatuut

Titel 5 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Scheepsvoorrangsrechten

Hoofdstuk 3 – Scheepsvoorrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsretentierechten

Hoofdstuk 5 – Scheepshypotheken

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 2 – Openbaarheid

Titel 6 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 1 – Bewarend scheepsbeslag

Afdeling 1 – Bewarend beslag op zeeschepen

Afdeling 2 – Bewarend beslag op binnenschepen

Afdeling 3 – Bewarend beslag op goederen aan boord

Hoofdstuk 2 – Uitvoerend scheepsbeslag

Titel 7 – Overheidsschepen

Hoofdstuk 1 – Belgische overheidsschepen

Hoofdstuk 2 – Vreemde overheidsschepen

BOEK 3 – REDERS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 1 - Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

Hoofdstuk 3 - Scheepsagenten

Titel 2 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Afdeling 1 – Maritieme vorderingen

Afdeling 2 – Verontreiniging en wrakken

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Hoofdstuk 2 – Beperking van aansprakelijkheid

Chapitre 2 – Navires de mer

Section 1 – Exigences de sécurité

Section 2 – Certificats

Titre 4 – Statut réel

Titre 5 – Sûretés sur navires

Chapitre 1 – Dispositions générales

Chapitre 2 – Droits de priorité sur navires

Chapitre 3 – Privilèges sur navires

Chapitre 4 – Droits de rétention sur navires

Chapitre 5 - Hypothèques sur navires

Section 1 – Dispositions générales

Section 2 – Publicité

Titre 6 – Saisie sur navire

Chapitre 1 – Saisie conservatoire sur navire

Section 1 – Saisie conservatoire sur navires de mer

Section 2 – Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

Section 3 – Saisie conservatoire sur les biens à bord

Chapitre 2 – Saisie-exécution sur navire

Titre 7 –Navires publics

Chapitre 1 –Navires publics belges

Chapitre 2 –Navires publics étrangers

LIVRE 3 – ARMATEURS

Titre 1 – Dispositions générales

Chapitre 1 – Copropriété quiritaire

Chapitre 2 – Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Chapitre 3 - Agents maritimes

Titre 2 – Navigation

Chapitre 1 – Assurances obligatoires

Section 1 – Créances maritimes

Section 2 – Pollution et épaves

Section 3 – Transport de passagers

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Afdeling 3 – Aansprakelijkheidsgrenzen

Afdeling 4 – Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Titel 3 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Toegang tot het vervoer

Hoofdstuk 2 – Bevrachting en prijsvorming

Hoofdstuk 3 – Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Afdeling 3 – Aansprakelijkheidsgrenzen

Afdeling 4 – Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

BOEK 4 – OPVARENDEN

Titel 1 – Schepelingen

Titel 2 – Gezagvoerders

Titel 3 – Maritieme veiligheidsagenten

Titel 4 – Verstekelingen

Titel 5 – Scheepvaartvergrijpen

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Verbodsbepalingen

BOEK 5 – ZEE EN HAVENS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Titel 2 – Beveiliging

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Autoriteiten

Afdeling 1 – Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Chapitre 2 – Limitation de responsabilité

Section 1 – Dispositions générales

Section 2 – Le droit à la limitation

Section 3 – Limites de la responsabilité

Section 4 – Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution du fonds

Titre 3 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Accès au transport

Chapitre 2 – Affrètement et formation des prix

Chapitre 3 – Limitation de responsabilité

Section 1 – Dispositions générales

Section 2 – Le droit à la limitation

Section 3 – Limites de la responsabilité

Section 4 – Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution du fonds

LIVRE 4 – PERSONNES EMBARQUÉES

Titre 1 – Hommes d'équipage

Titre 2 – Commandants

Titre 3 – Agents de sécurité maritime

Titre 4 – Passagers clandestins

Titre 5 – Infractions maritimes

Chapitre 1 – Dispositions générales

Chapitre 2 – Interdictions

LIVRE 5 – MER ET PORTS

Titre 1 – Dispositions générales

Titre 2 – Sûreté

Chapitre 1 – Dispositions générales

Chapitre 2 - Autorités

Afdeling 2 – Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Afdeling 3 – Maritieme beveiligingsfunctionarissen

Hoofdstuk 3 – Havenbeveiligingsstructuur

Afdeling 1 – Beveiligingsniveaus

Afdeling 2 – Veiligheidsbeoordeling

Afdeling 3 – Havenbeveiligingsplan

Hoofdstuk 4 – Erkende beveiligingsorganisaties

Hoofdstuk 5 – Informatie en gegevensuitwisseling

Titel 3 – Voorkoming van verontreiniging door schepen

BOEK 6 – BEVRACHTING EN VERVOER

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Afdeling 1 – Rompbevrachting

Afdeling 2 – Tijdbevrachting

Afdeling 3 – Reisbevrachting

Afdeling 4 – Andere bevrachtingen

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Afdeling 1 – Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Regels van Den Haag en Visby

Onderafdeling 2 – Bijzondere bepalingen

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Onderafdeling 1 – PAL-Verdrag

Onderafdeling 2 – Bijzondere bepalingen

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Afdeling 1 – Rompbevrachting

Afdeling 2 – Tijdbevrachting

Afdeling 3 – Ligbevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Afdeling 1 – Goederenvervoer

Section 1 – Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Section 2 – Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Section 3 – Agents de sûreté maritime

Chapitre 3 - Structure de sûreté portuaire

Section 1 – Niveaux de sûreté

Section 2 - Évaluation de la sûreté

Section 3 – Plan de sûreté portuaire

Chapitre 4 - Organismes de sûreté reconnus

Chapitre 5 - Information et échange de données

Titre 3 – La prévention de la pollution par les navires

LIVRE 6 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Titre 1 – Navigation maritime

Chapitre 1 – Affrètement

Section 1 – Affrètement coque nue

Section 2 – Affrètement à temps

Section 3 – Affrètement au voyage

Section 4 – Autres affrètements

Chapitre 2 – Transport

Section 1 – Transport de marchandises

Sous-section 1 – Règles de La Haye et de Visby

Sous-section 2 – Dispositions spéciales

Section 2 – Transport de passagers

Sous-section 1 – Convention PAL

Sous-section 2 – Dispositions spéciales

Titre 2 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Affrètement

Section 1 – Affrètement coque nue

Section 2 – Affrètement à temps

Section 3 – Affrètement en séjour

Chapitre 2 – Transport

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Onderafdeling 2 – Rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijen

Onderafdeling 3 – Vervoersdocumenten

Onderafdeling 4 – Het recht om over de goederen te beschikken

Onderafdeling 5 – Aansprakelijkheid van de vervoerder

Onderafdeling 6 – Termijn voor het instellen van vorderingen

Onderafdeling 7 – Beperking van de contractuele vrijheid

Onderafdeling 8 – Bijzondere bepalingen

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Titel 3 – Sleep- en duwvaart

BOEK 7 – SCHEEPVAARTVOORVALLEN

Titel 1 – Averij

Titel 2 – Aanvaring

Titel 3 – Verontreiniging

Hoofdstuk 1 – CLC-Verdrag 1992

Hoofdstuk 2 – FUND-Verdrag

Hoofdstuk 3 – BUNKER-Verdrag

Hoofdstuk 4 – Nucleaire schade

Titel 4 – Toevluchtsoorden

Titel 5 – Berging

Titel 6 – Wrakverwijdering

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone

Titel 7 – Onderzoeken

BOEK 8 – HANDHAVING

Titel 1 – Sancties

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 1 – Sanctiematen

Afdeling 2 – Strafrechtelijke sanctionering

Section 1 – Transport de marchandises

Sous-section 1 – Dispositions générales

Sous-section 2 – Droits et obligations des parties contractantes

Sous-section 3 – Documents de transport

Sous-section 4 – Droit de disposer des marchandises

Sous-section 5 – Responsabilité du transporteur

Sous-section 6 – Délais de réclamation

Sous-section 7 – Limites de la liberté contractuelle

Sous-section 8 – Dispositions spéciales

Section 2 – Transport de passagers

Titre 3 – Remorquage et poussage

LIVRE 7 – ÉVÉNEMENTS DE NAVIGATION

Titre 1 – Avarie

Titre 2 – Abordage

Titre 3 – Pollution

Chapitre 1 – Convention CLC 1992

Chapitre 2 – Convention FUND

Chapitre 3 – Convention BUNKER

Chapitre 4 – Dommage nucléaire

Titre 4 – Lieux de refuge

Titre 5 – Assistance

Titre 6 – Enlèvement des épaves

Chapitre 1 – Mer territoriale

Chapitre 2 – Zone économique exclusive

Titre 7 – Enquêtes

LIVRE 8 – MISE EN APPLICATION

Titre 1 – Sanctions

Chapitre 1 – Dispositions générales

Section 1 – *Degrés de sanction*

Section 2 – Sanctions pénales

Afdeling 3 – Administratieve sanctionering

Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken

Afdeling 1 – Internationale verdragen en akten

Afdeling 2 – Schepen

Afdeling 3 – Reders

Afdeling 4 – Opvarenden

Afdeling 5 – Zee en havens

Afdeling 6 – Bevrachting en vervoer

Afdeling 7 – Scheepsvaartvoorvallen

Afdeling 8 – Handhaving

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Hoofdstuk 1 – De Scheepvaartcontrole

Afdeling 1 – Inrichting en algemene bevoegdheden

Afdeling 2 – Processen-verbaal

Afdeling 3 – Bijzondere bevoegdheden

Onderafdeling 1 – Schepen

Onderafdeling 2 – Reders

Onderafdeling 3 – Marien milieu

Onderafdeling 4 – Scheepsrecycling

Hoofdstuk 2 – De Scheepvaartpolitie

Hoofdstuk 3 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 4 – Andere overheden

Titel 3 – Vervolging van inbreuken

Hoofdstuk 1 – Beslissing tot vervolging

Hoofdstuk 2 – Administratieve vervolging

Hoofdstuk 3 – Bijzondere bepalingen

Afdeling 1 – Scheepvaartmisdrijven

Afdeling 2 – Zee en havens

Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

Hoofdstuk 1 – Instelling en bevoegdheden

Hoofdstuk 2 – Inrichting

Hoofdstuk 3 – Rechtspleging

Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Section 3 – Sanctions administratives

Chapitre 2 – Sanctions des infractions

Section 1 – Conventions et actes internationaux

Section 2 – Navires

Section 3 – Armateurs

Section 4 – Personnes embarquées

Section 5 – Mer et ports

Section 6 – Affrètement et transport

Section 7 – Événements de navigation

Section 8 – Mise en application

Titre 2 – Constatation des infractions

Chapitre 1 – Le Contrôle de la navigation

Section 1 – Organisation et compétences générales

Section 2 – Procès-verbaux

Section 3 – Compétences particulières

Sous-section 1 – Navires

Sous-section 2 – Armateurs

Sous-section 3 – Milieu marin

Sous-section 4 – Recyclage des navires

Chapitre 2 – La Police de la navigation

Chapitre 3 – Commandants

Chapitre 4 – Autres autorités

Titre 3 – Poursuites des infractions

Chapitre 1 – Décision de poursuivre

Chapitre 2 – Poursuites administratives

Chapitre 3 – Dispositions particulières

Section 1 – Délits de navigation

Section 2 – Mer et ports

Titre 4 – Le Conseil d'Enquête de navigation

Chapitre 1 – Institution et compétences

Chapitre 2 – Organisation

Chapitre 3 – Procédure

Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

3.1.3. Aansluiting bij de hedendaagse scheepvaartrealiteit

Dankzij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek kan de verouderde Belgische scheepvaartwetgeving aansluiting vinden bij de economische, technologische en maatschappelijke realiteit van het hedendaagse scheepvaart- en havenbedrijf.

In lijn met recente internationale en andere nationale regels wordt bijvoorbeeld erkend dat vervoer aan dek van bepaalde ladingen (inzonderheid containers aan boord van containerschepen) vandaag een normale praktijk is. Het ontwerp heeft ook aandacht voor het vervoer van gevaarlijke goederen, en voor milieubescherming (bijvoorbeeld door de verruimde toepassing van het Hulpverleningsverdrag van 1989).

3.1.4. Aansluiting bij internationale tendensen

In het ontwerp is geopteerd voor een doorgedreven implementatie van internationale verdragen.

Na afweging van diverse mogelijkheden heeft de Commissie Maritiem Recht ervoor geopteerd om in het wetboek te verwijzen naar de rechtstreeks werkende bepalingen van de privaatrechtelijke eenmakingsverdragen, en het toepassingsgebied ervan, waar aangewezen, uit te breiden tot situaties die niet door de verdragen zelf worden beheerst, via de overname van de verdragsregelingen in het wetboek. Dit laatste is in het Belgische zee- en binnenvaartrecht een traditionele werkwijze. Door de uitdrukkelijke verwijzing in het wetboek naar de rechtstreeks werkende bepalingen wordt de overzichtelijkheid van de regelgeving echter sterk verbeterd. Door de opname in het uitgesproken internationaal georiënteerde wetboek van uitdrukkelijke interpretatieregels wordt bovendien een verdragsconforme uitlegging van de nationale bepalingen verzekerd, en bijgedragen tot de internationale eenheid van het scheepvaartrecht.

3.1.3. Rapprochement à la réalité de la navigation contemporaine

Grâce à l'introduction du Code belge de la Navigation, le Droit maritime belge obsolète peut se rattacher à la réalité économique, technologique et sociale du monde maritime et portuaire d'aujourd'hui.

Conformément aux règles internationales et autres règles nationales récentes, on reconnaît par exemple que le transport en pontée de certains chargements (notamment les conteneurs à bord des navires porte-conteneurs) est aujourd'hui pratique courante. Le projet s'intéresse aussi au transport de marchandises dangereuses, et à la protection de l'environnement (par exemple par l'application élargie de la Convention sur l'assistance de 1989).

3.1.4. Rapprochement aux tendances internationales

Dans le projet, on opte pour une implémentation approfondie des conventions internationales.

Après avoir examiné plusieurs options, la Commission de Droit Maritime a décidé de renvoyer dans le code aux dispositions directement applicables des conventions d'unification de droit privé, et d'élargir le cas échéant leur champ d'application à des situations qui ne sont pas régies par les conventions elles-mêmes, et ce en reprenant les dispositions des conventions dans le code. Cette méthode de travail est courante dans le droit maritime et le droit de navigation intérieure belge. En renvoyant explicitement dans le code à des dispositions directement applicables, la réglementation gagne fortement en clarté. En reprenant dans le code à orientation ouvertement internationale des règles d'interprétation explicites, on garantit en outre une interprétation conforme aux conventions des dispositions nationales, et l'on contribue à l'unité internationale du droit de la navigation..

Het wetboek past de Belgische wetgeving meteen aan enkele recente verdragen aan, zoals het Hulpverleningsverdrag van 1989 en het CLNI 2012.

De grondige rechtsvergelijkende voorbereiding van het wetboek leidt ertoe dat de nationale regels nu beter corresponderen met de scheepvaartwetgeving van de buurlanden. Voor elk van haar voorstellen op het gebied van het privaatrecht heeft de Commissie Maritiem Recht immers aandachtig de wetgeving van de buurlanden onderzocht, alsook andere relevante buitenlandse regelgevingen.

3.1.5. Coördinatie van de publiekrechtelijke wetgeving

De publiekrechtelijke onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek berusten in hoofdzaak op een coördinatie van bestaande wetten. Een samenbundeling is des te wenselijker nu de jongste jaren ter uitvoering van nieuwe internationale en Europese normen tal van bijkomende wetten tot stand werden gebracht.

De bedoelde bepalingen betreffen meer bepaald de registratie van zeeschepen, de teboekstelling van binnenschepen, de scheepsmeting, de scheepsveiligheid, de verplichte verzekeringen van scheepseigenaars, de toegang tot het vervoer in de binnenvaart, de bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart, de arbeid, de geschiktheid en de kwalificaties in de zeevaart, de verstekelingen, de scheepvaarttuchtvergrijpen en scheepvaartmisdrijven, de scheepvaartreglementering, de wrakverwijdering, het onderzoek van scheepvaartongevallen, de maritieme beveiliging, piraterij, het beroep op maritieme veiligheidsondernemingen, olieverontreiniging en handhaving.

De Commissie Maritiem Recht heeft ervoor geopteerd tussen het publiekrechtelijke en het privaatrechtelijke luik van het wetboek geen strikt onderscheid te maken. Vanuit diverse oogpunten is de opdeling tussen publiek- en privaatrecht in de materie van het scheepvaartrecht kunstmatig, en deels zelfs onmogelijk. Historisch gezien

Le code adapte immédiatement la législation belge à une série de conventions récentes, telles que la Convention sur l'assistance de 1989 et la convention CLNI 2012.

Grâce à la préparation comparative approfondie du code, les règles nationales correspondent mieux à présent à la législation maritime des pays voisins. Pour chacune de ses propositions dans le domaine du droit privé, la Commission de Droit Maritime a en effet examiné attentivement la législation des pays voisins ainsi que d'autres réglementations étrangères pertinentes.

3.1.5. Coordination de la législation de droit public

Les parties droit public du Code belge de la Navigation reposent principalement sur la coordination de lois existantes. Une mise en commun est d'autant plus souhaitable dès lors que quantité de lois complémentaires ont été établies ces dernières années en vue de l'exécution de nouvelles normes internationales et européennes.

Les dispositions visées concernent plus particulièrement : l'enregistrement des navires de mer ; l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ; le jaugeage des navires ; la sécurité des navires ; les assurances obligatoires des propriétaires de navire ; l'accès au transport dans la navigation intérieure ; l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure ; le travail ; l'aptitude et les qualifications dans la navigation maritime ; les passagers clandestins ; les infractions maritimes et les délits de navigation ; la réglementation en matière de navigation ; l'enlèvement des épaves ; l'analyse des accidents de navigation ; la sûreté maritime ; la piraterie ; le recours à des entreprises de sécurité maritime ; la pollution par les hydrocarbures ; et l'application.

La Commission de Droit Maritime a pour cela choisi de ne pas faire de distinction stricte entre le volet droit public et le volet droit privé du code. Selon différents points de vue, la division entre droit public et droit privé en matière de droit de la navigation est artificielle, et même en partie impossible. D'un point de vue historique, il n'existe d'ailleurs aucune

bestond in verband met de scheepvaart overigens geen onderscheid tussen publiek- en privaatrecht. Het Belgisch Scheepvaartwetboek is daarom helder opgedeeld in thematische boeken, waarvan de meeste zowel publiek- als privaatrechtelijke regelingen bevatten.

In tegenstelling tot de situatie in het privaatrechtelijke scheepvaartrecht, zijn de meeste publiekrechtelijke scheepvaartwetten actueel gehouden. Slechts een beperkt aantal wetten, zoals het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij uit 1928, vergden een grondige inhoudelijke actualisering. Voor vele wetten volstonden een coördinatie, een onderlinge afstemming van de terminologie en een redactionele verbetering. Aan alle wetsartikels werden eigen opschriften toegevoegd, wat de kenbaarheid van de wetgeving en het gebruiksgemak bevordert.

Aangezien de meeste in het wetboek opgenomen publiekrechtelijke bepalingen voortkomen uit bestaande wetsbepalingen, worden in de verderop gegeven artikelsgewijze toelichting alleen een selectie van nieuwe bepalingen en de wijzigingen ten opzichte van het bestaande recht behandeld. Voor nadere toelichting bij de bepalingen die uit bestaande wetten werden overgenomen, wordt verwezen naar de desbetreffende parlementaire voorbereidingsstukken en de eventuele rechtspraak of rechtsleer dienaangaande.

Louter formele of redactionele verbeteringen van bestaande wetsbepalingen zijn in principe niet nader toegelicht. Wegens de uiteenlopende terminologie en schrijfstijl in de bestaande wetten zijn vrijwel alle bepalingen legistiek opgeschoond. Een voorbeeld is de veralgemeende aanduiding van de administratieve detentie van een schip door de overheid als een "vasthouding", ter vervanging van uiteenlopende termen als aanhouding, ophouding, vasthouding, detentie, stillegging, aan de ketting leggen, enz. Verder werd bijvoorbeeld geopteerd voor het gebruik van de term "vlagstaat" in plaats van "vlaggenstaat", omdat het internationaal recht schepen slechts toelaat onder één enkele vlag te varen. Dergelijke redactionele ingrepen impliceren geen inhoudelijke wijziging.

distinction entre droit public et privé en matière de navigation. C'est pourquoi le Code belge de la Navigation est clairement divisé en livres thématiques, dont la plupart contiennent des dispositions tant de droit public que de droit privé.

Contrairement à ce qui se passe dans le droit privé de la navigation, la plupart des lois de droit public sur la navigation ont été plus ou moins actualisées. Seul un nombre limité de lois, comme le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime de 1928, ont exigé une profonde actualisation en matière de contenu. Pour nombre de lois, une coordination, une uniformité de la terminologie et une correction rédactionnelle ont suffi. Des légendes propres ont été ajoutées à tous les articles de loi, ce qui améliore la lisibilité et la convivialité de la législation.

Étant donné que la plupart des dispositions de droit public reprises dans le code découlent de dispositions légales existantes, seule une sélection de nouvelles dispositions et les modifications par rapport au droit existant sont traitées dans les commentaires par articles suivants. Pour des précisions sur les dispositions qui ont été reprises des lois existantes, il est renvoyé aux travaux préparatoires parlementaires s'y rapportant et à l'éventuelle jurisprudence ou doctrine en la matière.

Les corrections purement formelles ou rédactionnelles des dispositions légales existantes ne sont en principe pas expliquées davantage. En raison de la divergence de terminologie et de style dans les lois existantes, la quasi-totalité des dispositions ont été nettoyées d'un point de vue légistique. D'où, par exemple, la désignation généralisée de la détention administrative d'un navire par les autorités sous « retenue », pour remplacer des termes variés comme immobilisation, contrainte, retenue, détention, arrêt, mise à la chaîne, etc. De plus, on a par exemple opté pour l'utilisation du terme « État du pavillon » au lieu d'« État de pavillons », parce que le droit international permet uniquement aux navires de naviguer sous un seul pavillon. De telles interventions rédactionnelles n'impliquent pas de modification de fond.

Bij de opstelling van het wetboek is uiteraard uitgegaan van de huidige bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden, rekening houdend met de Zesde Staatshervorming, ten gevolge waarvan onder meer de bevoegdheden op het vlak van de veiligheid van de binnenschepen, de bemanningsvoorschriften in de binnenvaart en de regeling van het scheepvaartverkeer op de binnenwateren aan de gewesten zijn overgedragen.

Le point de départ lors de l'établissement du code était en effet l'actuelle répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales, compte tenu de la sixième réforme de l'État, qui a entraîné un transfert aux Régions notamment des compétences concernant la sécurité des bateaux de navigation intérieure, les prescriptions d'équipage dans la navigation intérieure et la réglementation du trafic maritime sur les eaux intérieures.

In verband met de diverse publiekrechtelijke materies wordt zoveel als mogelijk verwezen naar de geldende relevante internationale verdragen. Zo kan de gebruiker de toepasselijke regelgeving eenvoudig terugvinden, ook in de mate dat deze regelgeving tot stand is gekomen op internationaal niveau. De meeste van de bedoelde publiekrechtelijke verdragsregimes worden niet geacht rechtstreekse werking te hebben; de erin vervatte materiële voorschriften krijgen toepassing in het interne recht door hun opname – of veelal de verwijzing ernaar – in Belgische wetten. In het wetboek wordt aangesloten bij de huidige wetgevende praktijk op dit gebied, in de zin dat de basisregels uit de verdragen worden opgenomen in de wetsbepalingen, maar dat naar de soms zeer omvangrijke technische voorschriften alleen wordt verwezen. Mede in het licht van de frequente wijzigingen van de betrokken technische voorschriften, die tot stand komen binnen de permanente organen van bijvoorbeeld de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is het noch realistisch, noch wenselijk om deze integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

En ce qui concerne les diverses matières de droit public, il est autant que possible fait référence aux conventions internationales pertinentes en vigueur. Ainsi, l'utilisateur peut retrouver facilement la réglementation applicable, même dans la mesure où cette réglementation a été établie au niveau international. La plupart des régimes conventionnels de droit public visés ne sont pas réputés avoir effet immédiat ; les prescriptions matérielles qu'ils contiennent trouvent application dans le droit interne par leur reprise – ou leur renvoi fréquent – dans les lois belges. Le code rappelle l'actuelle pratique législative dans ce domaine, en ce sens que les règles de base des conventions sont reprises dans les dispositions légales, mais qu'il est seulement renvoyé aux prescriptions techniques parfois très vastes. À la lumière notamment des modifications fréquentes des prescriptions techniques concernées, qui voient le jour au sein des organes permanents, par exemple de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), il n'est ni réaliste ni souhaitable de les reprendre intégralement dans le Code belge de la Navigation.

De eigenlijke instemmingswetten, waarbij de Kamer van Volksvertegenwoordigers op grond van artikel 167, § 2 van de Grondwet haar goedkeuring verleent aan internationale verdragen, zijn niet in het wetboek opgenomen. Deze wetten vormen een tussencategorie tussen de wetten in de materiële zin en de louter formele wetten. Zij kennen een afzonderlijk (met name in artikel 167 van de Grondwet) geregelde parlementaire procedure, en zijn onderworpen aan specifieke regels inzake de controlebevoegdheid van het Grondwettelijk Hof (art. 3, § 2 van de

Les lois d'assentiment proprement dites, par lesquelles la Chambre des Représentants, en vertu de l'article 167, § 2 de la Constitution, donne son approbation aux conventions internationales, n'ont pas été reprises dans le code. Ces lois constituent une catégorie intermédiaire entre les lois au sens matériel et les lois purement formelles. Elles suivent une procédure parlementaire réglementée distincte (notamment à l'article 167 de la Constitution) et sont soumises à des règles spécifiques en matière de pouvoir de contrôle de la Cour constitutionnelle (art. 3, § 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour

Bijzondere Wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof). Het komt derhalve niet wenselijk voor om de bepalingen van deze wetten – die klassiek slechts één substantieel artikel bevatten, luidende dat het betrokken verdrag "volkomen uitwerking zal hebben" – naar het Scheepvaartwetboek over te hevelen, en evenmin om de instemming met verdragen voortaan via wetten tot wijziging van het Scheepvaartwetboek te laten verlopen.

3.1.6. Integratie van zee- en binnenvaartrecht

Conform de onderbouwde voorstellen van de Commissie Maritiem Recht is het privaatrechtelijk binnenvaartrecht maximaal in het wetboek geïntegreerd. Deze keuze is gesteund op de volgende vier overwegingen:

- blijkens de eerste consultatie steunt deze integratie op een breed draagvlak;

- de integratie is nodig, zo niet onvermijdelijk vanuit wetgevingstechnisch oogpunt;

- het binnenvaartrecht is hoe dan ook toe aan een actualisering; en

- de integratie van zee- en binnenvaartwetgeving vindt steun in buitenlandse voorbeelden.

Gelet op de wenselijkheid om van het nieuwe wetboek een overzichtelijk en gebruiksvriendelijk geheel te maken en de noodzaak om de Binnenbevrachtingswet uit 1936 te moderniseren, beval het Expertenteam in het Groenboek aan om in het wetboek ook het binnenvaartrecht te regelen. Ter verantwoording van de integratie van het zee- en binnenvaartrecht worden de volgende argumenten aangehaald: de feitelijke ineenvloeiing van zee- en binnenvaart bij estuaire vaart en Short Sea Shipping, het gebruik van overeenkomsten voor multimodaal vervoer, de overslagfunctie van de Belgische havens, de opmars van de binnenvaart, de promotie ervan door de overheid en de toenemende vraag naar financiering van binnenschepen. Er kon dus worden geconcludeerd dat uit de eerste consultatie unanimiteit bleek over de noodzaak om het zee-

constitutionnelle. Il n'est donc pas souhaitable de transférer les dispositions de ces lois – qui comprennent généralement un seul article substantiel, stipulant que la convention concernée « sortira son plein et entier effet » – vers le Code de la Navigation, ni de faire dorénavant passer l'assentiment aux conventions par des lois modifiant le Code de la Navigation.

3.1.6. Intégration du droit maritime et du droit de la navigation intérieure

Conformément aux propositions étayées de la Commission de Droit Maritime, le droit de navigation intérieure privé est intégré au maximum dans le code. Ce choix repose sur les quatre considérations suivantes :

- d'après la première consultation, cette intégration repose sur un large soutien ;

- l'intégration est nécessaire, sinon inévitable du point de vue de la légistique ;

- le droit de la navigation intérieure lui-même a besoin d'être actualisé ;

- l'intégration de la législation maritime et de navigation intérieure trouve appui sur des exemples étrangers.

Étant donné qu'il est souhaitable de faire du nouveau code un ensemble clair et maniable, et eu égard à la nécessité de moderniser la Loi sur l'affrètement fluvial de 1936, dans le livre vert, le groupe d'experts a recommandé de régler également le droit de la navigation intérieure dans le code. Pour justifier l'intégration du droit maritime et de la navigation intérieure, les arguments suivants ont été évoqués: la fusion de fait de la navigation maritime et intérieure lors de la navigation dans les estuaires et le « Short Sea Shipping », l'utilisation de contrats pour le transport multimodal, la fonction de transbordement des ports belges, le progrès de la navigation intérieure, sa promotion par l'autorité publique et la demande croissante de financement des bateaux de navigation intérieure. On peut donc conclure que lors de la première consultation, la nécessité d'intégrer le droit maritime et de navigation intérieure dans un seul code a fait l'unanimité.

en het binnenvaartrecht in één wetboek te integreren.

Bovenop de reeds aangehaalde redenen is het vanuit wetgevingstechnisch oogpunt ten zeerste aangewezen om het zee- en binnenvaartrecht volledig te integreren. De huidige structuur van de wetgeving, met een deel van de binnenvaartregels binnen en een ander deel buiten de Zeewet, is niet aantrekkelijk en zorgt voor verwarring. Ingevolge de huidige wetgevende verweving van zee- en binnenvaartrecht via Titel X van de Zeewet moet ten andere worden vastgesteld dat een herziening van het zeerecht bij voorbaat volstrekt onmogelijk is zonder ook het binnenvaartrecht te regelen.

Zoals vermeld is het binnenvaartrecht op zichzelf beschouwd toe aan een actualisering. Een gezamenlijke herziening van het zeerecht en het binnenvaartrecht laat toe deze laatste rechtstak grondig te moderniseren. Zo is de belangrijke Binnenbevrachtingswet van 1936 sterk verouderd. Verder dient België zijn wetgeving aan te passen aan het CLNI-Verdrag 2012. Dankzij het Belgisch Scheepvaartwetboek beschikt de binnenvaart over een hedendaags wetgevend raamwerk.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en ook in het voorliggende ontwerp is een gemeenschappelijke regeling voor zee- en binnenvaart verkozen, met waar nodig eigen regelingen of afwijkingen voor deze laatste sector. Deze optie is gesteund op verschillende redenen.

Zeker gelet op het doel om een zo omvattend mogelijke codificatie te realiseren, zou het alternatief van naast elkaar bestaande integrale regelingen voor de zeevaart en de binnenvaart het wetboek vooreerst een excessieve omvang doen aannemen.

Ten tweede wordt de globale kenbaarheid van de wetgeving door de herschikking, samenbundeling en integratie van de volledige scheepvaartwetgeving sowieso sterk verbeterd.

Ten derde zijn de concepten van het binnenvaartrecht rechtshistorisch gezien aan het

Outre les motifs cités précédemment, il est fortement indiqué, d'un point de vue légistique, d'intégrer complètement le droit maritime et le droit de la navigation intérieure. La structure actuelle de la législation, reprenant une partie des règles de navigation intérieure dans la Loi Maritime et une partie en dehors, n'est pas attrayante et est source de confusion. Vu l'imbrication, dans la législation actuelle, du droit maritime et du droit de la navigation intérieure via le Titre X de la Loi Maritime, il faut par ailleurs constater qu'une révision du droit maritime est d'emblée absolument impossible si le droit de la navigation intérieure n'est pas réglé également.

Comme mentionné précédemment, le droit de la navigation intérieure est considéré comme ayant besoin d'être actualisé. Une révision commune du droit maritime et du droit de la navigation intérieure permet de moderniser cette dernière branche du droit en profondeur. Ainsi, l'importante Loi sur l'affrètement fluvial de 1936 est largement obsolète. En outre, la Belgique doit adapter sa législation à la convention CLNI 2012. Grâce au Code belge de la Navigation, la navigation intérieure dispose d'un cadre législatif moderne.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, et dans le présent projet, on a opté pour une réglementation commune de la navigation maritime et intérieure avec, le cas échéant, quelques règles propres ou dérogations pour ce dernier secteur. Ce choix est fondé sur divers motifs.

Compte tenu du but, qui est de réaliser une codification la plus complète possible, l'alternative consistant en deux règlements complets pour la navigation maritime et pour la navigation intérieure aurait pour résultat de rendre le code excessivement volumineux.

Deuxièmement, la lisibilité globale de la législation se trouve de toute manière améliorée par le réaménagement, le regroupement et l'intégration de l'ensemble de la législation sur la navigation.

Troisièmement, du point de vue de l'histoire du droit, les concepts du droit de la navigation intérieure sont

zeerecht ontsproten. Ook vanuit dit perspectief bestaat er geen inhoudelijke nood aan twee aparte regelingen.

Ten vierde zijn binnenschippers heden uiteraard aanzienlijk beter opgeleid dan honderd jaar geleden. Het oude argument dat de binnenschipper met het oog op de kenbaarheid van het recht een eigen wetgeving nodig heeft moet dus sterk worden gerelativeerd.

Er zijn dus geen afdoende redenen om naast een zeerechtcodificatie een afzonderlijke integrale binnenvaartrechtcodificatie uit te werken. Meer nog, een artificiële afscheiding tussen zee- en binnenvaartrecht zou alleen maar moeilijke afbakeningsproblemen en verwarring veroorzaken.

Wel is getracht in het wetboek de eigenheid van het binnenvaartrecht gestalte te geven, door er waar nodig volwaardige, op zich staande onderdelen aan te wijden, eerder dan regels van het zeerecht van toepassing te verklaren met specifieke afwijkingen, zoals het in de Zeewet gebeurde.

Het wetboek bevat voor de binnenvaart specifieke regelingen omtrent:

- de teboekstelling van het schip;
- het bewarend scheepsbeslag;
- de toegang tot het vervoer;
- de bevrachting en de prijsvorming;
- de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip;
- de romp-, tijd- en ligbevrachting;
- de overeenkomst van goederenvervoer;
- de overeenkomst van passagiersvervoer.

De volgende onderdelen van het wetboek bevatten bepalingen die voor zeevaart en binnenvaart gemeenschappelijk zijn:

- een aantal algemene begripsbepalingen;
- de bronnen van het scheepvaartrecht;
- het zaakstatuut van het schip;

issus du droit maritime. Dans cette perspective non plus, il n'y a pas la moindre nécessité, sur le plan du contenu, d'avoir deux règlements distincts.

Quatrièmement, les bateliers intérieurs sont aujourd'hui bien mieux formés qu'il y a cent ans. L'ancien argument concernant la nécessité pour le batelier intérieur d'avoir une législation propre pour l'identification du droit doit donc être fortement relativisé.

Il n'y a donc pas de motifs décisifs pour élaborer, à côté d'une codification du droit maritime, une codification intégrale séparée du droit maritime intérieur. Qui plus est, une séparation artificielle entre le droit maritime et le droit de la navigation intérieure ne ferait qu'engendrer des problèmes de délimitation et serait source de confusion.

Dans le code, on essaie pourtant de donner corps au caractère propre de la navigation intérieure, en y consacrant le cas échéant des parties autonomes à part entière, plutôt qu'en déclarant applicables les règles de droit maritime avec des dérogations spécifiques, comme cela se fait dans la Loi Maritime.

En ce qui concerne la navigation intérieure, le code contient des dispositions spécifiques relatives à :

- l'immatriculation du navire ;
- la saisie conservatoire sur navire ;
- l'accès au transport ;
- l'affrètement et la formation des prix ;
- la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau de navigation intérieure ;
- l'affrètement à coque nue, à temps et en séjour ;
- le contrat de transport de marchandises ;
- le contrat de transport de passagers.

Les parties suivantes du code contiennent des dispositions qui sont communes à la navigation maritime et à la navigation intérieure :

- un certain nombre de définitions générales ;
- les sources du droit maritime ;
- le statut réel du navire ;

- de scheepszekerheidsrechten;

- het uitvoerend scheepsbeslag;

- het statuut van overheidsschepen;

- de scheepsmede-eigendom;

- de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders;

- de betekening bij de scheepsagent;

- de gezagvoerder;

- de sleep- en duwvaart (hoewel de bepalingen vooral op de binnenvaart zijn gericht);

- de averij en de averij-grosse (weliswaar met specifieke regels voor de binnenvaart);

- de aanvaring (weliswaar met specifieke regels voor de binnenvaart);

- de berging;

- de vaststelling, vervolging en bestraffing van inbreuken;

- de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer.

De volgende onderdelen belangen in principe alleen de zeevaart aan en gelden dus niet voor de binnenvaart:

- de registratie van het schip;

- de scheepsmeting;

- de veiligheid;

- het bewarend beslag op zeeschepen;

- de verplichte verzekeringen;

- de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een zeeschip;

- de kapitein;

- de maritieme veiligheidsagenten;

- de verstekelingen;

- de scheepvaartvergrijpen;

- de reglementering van het zeescheepvaartverkeer;

- de maritieme beveiliging;

- les sûretés sur navires ;

- la saisie-exécution sur navire ;

- le statut des navires publics.

- la copropriété du navire ;

- la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs ;

- la signification auprès de l'agent maritime ;

- le commandant ;

- le remorquage et le poussage (même si les dispositions concernent surtout la navigation intérieure) ;

- l'avarie et l'avarie commune (mais avec des règles spécifiques pour la navigation intérieure) ;

- l'abordage (mais avec des règles spécifiques pour la navigation intérieure);

- l'assistance ;

- la constatation, la poursuite et la répression des infractions ;

- l'Organisme chargé de l'application du transport de passagers.

Les parties suivantes ne concernent en principe que la navigation maritime et ne s'appliquent donc pas à la navigation intérieure :

- l'enregistrement du navire ;

- le jaugeage du navire ;

- la sécurité ;

- la saisie conservatoire sur les navires de mer ;

- les assurances obligatoires ;

- la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire de mer ;

- le capitaine ;

- les agents de sécurité maritime ;

- les passagers clandestins ;

- les infractions maritimes ;

- la réglementation du trafic maritime ;

- la sûreté maritime ;

- la prévention de la pollution par des navires ;.

- les affrètements maritimes ;

- de voorkoming van verontreiniging door schepen;
- de maritieme bevrachtingen;
- het maritiem goederenvervoer;
- het maritiem passagiersvervoer;
- de aansprakelijkheid voor verontreiniging;
- de opvang van schepen in toevluchtsoorden;
- de wrakverwijdering;
- het onderzoek van scheepvaartongevallen;
- de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart;
- het Prijsgerecht.

3.1.7. Administratieve vereenvoudiging

Bovenop de reeds vermelde opheffing van talrijke afzonderlijke en onderling weinig gecoördineerde wetten, vereenvoudigt het wetboek procedures en formaliteiten en voert het elektronische toepassingen in telkens waar mogelijk. Dit beoogt de lasten voor de betrokken ondernemingen en de overheid te verlichten. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn:

- de automatische toekenning van het recht om het bevel over een Belgisch zeeschip op te dragen aan onderdanen van Europees Economische Ruimte;
- de vereenvoudiging van registratieformaliteiten doordat de vroegere scheepshypotheekbewaring is geïntegreerd in de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- de publicaties op de website van het Belgisch Scheepsregister om zo een unieke bron van informatie inzake de zakelijke rechten van schepen te creëren.

3.1.8. Erkenning van zelfregulering

Het wetboek erkent expliciet de rol van zelfregulering. Het scheepvaart- en havenbedrijf functioneert in ruime mate volgens regels die het zelf heeft uitgewerkt. Deze zelfregulering ligt hoofdzakelijk vervat in ongeschreven en gecodificeerde havengebruiken en in algemene contractvoorwaarden van beroepsorganisaties en individuele dienstverleners. Het wetboek erkent onder meer de gebruiken als bron van recht, op

- le transport maritime de marchandises ;
- le transport maritime de passagers ;
- la responsabilité en cas de pollution ;
- l'accueil des navires dans les lieux de refuge ;
- l'enlèvement des épaves ;
- l'enquête sur les accidents de navigation ;
- le Conseil d'enquête maritime ;
- le Conseil des prises.

3.1.7. Simplification administrative

Outre l'abrogation déjà mentionnée de nombreuses lois distinctes et peu coordonnées entre elles, le code simplifie des procédures et des formalités, et introduit des applications électroniques chaque fois que cela est possible. L'objectif étant de réduire la charge administrative des entreprises et l'autorité concernés. Exemples de telles mesures :

- l'octroi automatique du droit de transférer le commandement d'un navire de mer belge à un ressortissant d'un état membre de l'Espace économique européen ;
- la simplification des formalités d'enregistrement du fait de l'intégration de l'ancienne conservation des hypothèques maritimes au sein du SPF Mobilité et Transports ;
- les publications sur le site du Registre Naval belge pour créer une source unique d'information concernant les droit réels des navires.

3.1.8. Reconnaissance de l'autorégulation

Le Code reconnaît explicitement le rôle de l'autorégulation. Le secteur maritime et portuaire fonctionne en grande partie selon des règles qu'il a lui-même élaborées. L'autorégulation consiste principalement en usages portuaires non écrits et codifiés et en conditions générales contractuelles d'organisations professionnelles et de prestataires de services individuels. Le code reconnaît notamment les usages comme source de droit, d'une manière plus

een meer principiële wijze dan de huidige Zeewet. Verder verwijst het voor de regeling van averij-grosse naar de Regels van York en Antwerpen en naar de Rijnregelen. De aanvullende bepalingen betreffende de bevrachtingsovereenkomsten zijn geïnspireerd door internationaal gangbare standaardcontracten. Door de erkenning van de rol van de zelfregulering sluit het wetboek maximaal aan bij de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

3.1.9. Efficiëntere handhaving

In het wetboek is veel aandacht besteed aan een betere handhaving van de toepasselijke regels.

Het afzonderlijke boek over handhaving vervangt de disparate regelingen over de vaststelling, de opsporing en de bestraffing van inbreuken uit de bestaande scheepvaartwetten en is deels geïnspireerd door het Sociaal Strafwetboek. De bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole zijn nader uitgewerkt en de algemene mogelijkheid tot het opleggen van administratieve geldboetes wordt bevestigd. Het wetboek bouwt voort op de wet van 25 december 2016 waardoor voor het eerst administratieve sancties in scheepvaartzaken werden ingevoerd. Het onderdeel van het Belgisch Scheepvaartwetboek over handhaving omvat verder o.m. de bepalingen over de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, die voortaan tuchtrechtelijke bevoegdheid ten aanzien van. alle schepelingen zal bezitten, over de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer en over het Prijsgerecht.

3.1.10. Uitgekiend belangenevenwicht

Enkele voorstellen van de Commissie Maritiem Recht bleken tijdens de consultaties uiteenlopende en zelfs tegenstrijdige reacties van belangengroepen uit te lokken. Het wetboek is alleszins gericht op het verbeteren van de positie van alle betrokken deelsectoren, en doet zulks op een evenwichtige manier, die rekening houdt met de reële belangen van de betrokken partijen, de noden van de rechtspraktijk en wat internationaal gezien als gangbaar of redelijk kan worden beschouwd.

Vele belangendiscussies betroffen de kernvraag naar de (mede-)aansprakelijkheid van de

fondamentale que la Loi Maritime actuelle. Il fait en outre référence aux Règles d'York et d'Anvers et aux règles du Rhin pour le règlement de l'avarie commune. Les dispositions additionnelles relatives aux contrats d'affrètement sont inspirées des contrats types usuels au niveau international. En reconnaissant le rôle de l'autorégulation, le code s'aligne au mieux sur la réalité de l'activité nautique.

3.1.9. Application plus efficace

Dans le code, une grande attention est consacrée à une meilleure application des règles applicables.

Le livre distinct sur l'application remplace les régimes disparates sur la constatation, la poursuite et la répression des infractions issus des lois de la navigation existantes et s'inspire partiellement du Code pénal social. Les compétences du Contrôle de la navigation ont été précisées davantage et la possibilité générale d'imposer des amendes administratives est confirmée. Le code se fonde sur la loi du 25 décembre 2016qui a introduit pour la première fois des sanctions administratives dans les affaires maritimes. La partie du Code belge de la Navigation sur l'application comprend en outre notamment les dispositions sur le Conseil d'enquête maritime, qui possédera désormais la compétence disciplinaire à l'égard de tous les membres d'équipage, sur l'Organisme chargé de l'application du transport de passagers et sur le Conseil des prises.

3.1.10. Balance des intérêts bien réfléchie

Certaines propositions de la Commission de Droit Maritime ont suscité pendant les consultations des réactions divergentes et même contradictoires de la part des différents groupes d'intérêts. Le code est fortement axé sur l'amélioration de la position de tous les sous-secteurs concernés, et le fait de façon équitable, en tenant compte des intérêts réels des parties concernées, des besoins de la pratique juridique et de ce qui d'un point de vue international est considéré comme coutumier ou raisonnable.

De nombreuses discussions concernant la question clé de la (co)responsabilité du propriétaire de navire

scheepseigenaar voor schade ontstaan en schulden aangegaan in verband met de exploitatie van het schip. Het huidige Belgische scheepvaartrecht, zoals ontwikkeld in de rechtspraak, is internationaal gezien uitermate schuldeiservriendelijk. Dit komt tot uiting in de persoonlijke *in solidum*-mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de handelingen van de kapitein (ook wanneer die niet door hem is aangesteld), de ruime bevoorrechting van schuldvorderingen (welke een verhaalbaarheid van die schulden op het schip impliceert), de ruime mogelijkheid tot het leggen van bewarend beslag op schepen voor zeevorderingen, en de algemene omzetbaarheid van elk bewarend scheepsbeslag in een uitvoerend scheepsbeslag De *in solidum*-mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de handelingen van de kapitein blijft gelden, maar er wordt erkend dat de scheepseigenaar redelijkerwijze niet hoeft in te staan voor handelingen die de kapitein uitdrukkelijk stelt als vertegenwoordiger van een andere, duidelijk identificeerbare contractpartij. Dit sluit aan bij de huidige zienswijze dat de desbetreffende regeling suppletief is, zodat de partijen ervan kunnen afwijken. De ruime bevoorrechting en verhaalbaarheid van schuldvorderingen en de ruime mogelijkheid tot bewarend beslag worden eveneens behouden. Om het langetermijn-scheepskrediet aan te moedigen wordt de lijst van bevoorrechte schuldvorderingen enigszins ingeperkt. De excessieve rechtsgeleerde theorie dat elk bewarend scheepsbeslag moet kunnen leiden tot gedwongen verkoop van het schip, wordt in het ontwerp expliciet teruggewezen. De bekende rechtspraak suggereert overigens dat deze laatste ingreep geenszins tot grote praktische moeilijkheden aanleiding zal geven.

pour les dommages causés et les dettes contractées liés à l'exploitation du navire. D'un point de vue international, le droit maritime belge actuel, tel que développé dans la jurisprudence, est particulièrement favorable au créancier. Cela se reflète dans la coresponsabilité *in solidum* du propriétaire de navire pour les actes du capitaine (même si ce n'est pas lui qui l'a nommé), le large privilège des créances (ce qui implique la recrouvrabilité de ces créances sur le navire), la large possibilité de saisie conservatoire sur les navires pour les créances maritimes, et la convertibilité générale de toute saisie conservatoire sur navire en saisie-exécution. La coresponsabilité *in solidum* du propriétaire de navire pour les actes du capitaine reste de vigueur, mais on reconnaît que le propriétaire du navire ne doit raisonnablement pas être tenu pour responsable d'actes dont le capitaine attribue clairement la responsabilité à une autre partie au contrat clairement identifiable. Ceci s'aligne sur le point de vue actuel, selon lequel le régime concerné est supplétif, de sorte que les parties peuvent y déroger. Le large privilège, la large recouvrabilité des créances et la large possibilité de saisie conservatoire sont aussi maintenus. Pour encourager le crédit à long terme sur navire, la liste des créances privilégiées a été quelque peu écourtée. La théorie doctrinaire exagérée selon laquelle toute saisie conservatoire doit pouvoir entraîner la vente forcée du navire, est explicitement réfutée dans le projet. La jurisprudence connue suggère en outre que cette dernière opération n'entraînera en aucun cas des difficultés pratiques majeures.

Andere bepalingen versterken gevoelig de positie van de schuldeisers. Dit is bijvoorbeeld het geval met de uitbreiding van de dwingende bescherming van de Regels van Den Haag en Visby tot andere transportdocumenten dan het klassieke cognossement en tot andere partijen dan de derde-cognossementhouder. Er wordt een regeling ingevoerd met betrekking tot aansprakelijkheid voor vertraging bij goederenvervoer over zee. De rechtsmacht van de Belgische rechters met

D'autres dispositions renforcent considérablement la position des créanciers. C'est par exemple le cas de l'extension de la protection impérative des Règles de La Haye et Visby à d'autres documents de transport que le connaissement classique et à d'autres parties que le tiers porteur d'un connaissement. Une législation a été mise en œuvre en ce qui concerne la responsabilité pour les retards dans le transport par mer de marchandises. La compétence des juges belges en matière de litiges relatifs aux contrats de

betrekking tot geschillen over zeevervoerovereenkomsten wordt geëxpliciteerd en de geldigheid van onder meer bevoegdheidsbedingen wordt beperkt. Ter bescherming van de schuldeisers bevat het wetboek innoverende, maar evenwichtige regels betreffende scheepsretentierechten en het beslag op bunkers en lading aan boord van schepen. Het ladingschadevoorrecht behoudt een prominente plaats onder de scheepsvoorrechten, en blijft de scheepshypotheek voorafgaan. De procedure voor het uitvoerend scheepsbeslag wordt efficiënter gemaakt. Ook de procedure voor de vorming van een aansprakelijkheidsbeperkingsfonds en de vereffening daarvan worden gevoelig verbeterd.

3.1.11. Enkele specifieke inhoudelijke vernieuwingen

Het Belgisch Scheepvaartwetboek voert onder meer de volgende vernieuwingen in:

- het bevat een aantal grondig onderbouwde, verduidelijkende begripsomschrijvingen;

- de regeling inzake registratie van zeeschepen en teboekstelling van binnenschepen wordt waar nodig geactualiseerd;

- het wettelijke regime van scheepsmede-eigendom wordt grondiger uitgewerkt dan tot nu toe het geval was;

- de regeling van de openbaarheid van rechten op schepen wordt verduidelijkt;

- niet-commerciële schepen krijgen een consistent wettelijk statuut en worden, onverminderd enkele uitzonderingen voor Belgische en vreemde gezagsschepen, principieel aan het scheepvaartrecht onderworpen;

- de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders wordt beter in de wet omschreven, zonder de krachtlijnen van het huidige Belgische zeerecht op te geven;

- de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt op een meer overwogen wijze geregeld, en de beperkingsprocedure wordt efficiënter gemaakt;

- het statuut van de scheepsbemanningen en van de gezagvoerders wordt nieuw gedefinieerd, met o.m. een meer realistische benadering van de

transport maritime est explicitée et la validité notamment des clauses attributives de juridiction est limitée. Pour protéger les créanciers, le Code contient des règles innovantes, mais équitables, relatives aux droits de rétention sur navires, et à la saisie des soutes et de la cargaison à bord du navire. Le privilège pour dommage à la cargaison occupe une place prédominante parmi les privilèges sur navire, et l'hypothèque sur navire continue de primer. L'efficacité de la procédure pour la saisie-exécution sur navire est renforcée. La procédure pour la formation d'un fonds de limitation de responsabilité et sa liquidation sont sensiblement améliorées.

3.1.11. Quelques nouveautés de fond spécifiques

Le Code belge de la Navigation introduit notamment les nouveautés suivantes :

- il contient un certain nombre de définitions éclairantes dûment étayées ;

- la législation en matière d'enregistrement des navires de mer et d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure est actualisée le cas échéant ;

- le régime légal de la copropriété quiritaire est retravaillé de façon plus approfondie que ce qui était le cas jusqu'à présent ;

- la législation sur la publicité des droits sur les navires a été précisée ;

- les navires non commerciaux reçoivent un statut légal cohérent et sont, sous réserve de certaines exceptions pour les navires de souveraineté belges et étrangers, en principe soumis au droit de la navigation ;

- la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs est mieux définie dans la loi, sans renoncer aux lignes de force du droit maritime belge actuel ;

- la limitation de responsabilité du propriétaire de navire est réglementée de façon plus contrôlée, et la procédure de limitation est rendue plus efficace ;

- le statut de l'équipage et des commandants reçoit une nouvelle définition, avec entre autres une approche plus réaliste des tâches et de la responsabilité personnelle du capitaine, et en accordant une attention particulière à la position du

taken en de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein en met aandacht voor de positie van gezagvoerder van niet-commerciële vaartuigen;

- de in onbruik geraakte tuchtrechtelijke bevoegdheid van de kapitein wordt afgeschaft;

- in lijn met internationale regels wordt de mogelijkheid verstekelingen te verplichten tot arbeid aan boord beperkter omschreven;

- er wordt een hedendaagse suppletieve regeling van de bevrachtingsovereenkomst ingevoerd, welke is geïnspireerd door de internationale bevrachtingspraktijk;

- wat de vervoerovereenkomst over de binnenwateren betreft worden de regels van het CMNI ingevoerd voor het nationaal vervoer en worden de resterende bepalingen van de Binnenbevrachtingswet geactualiseerd;

- wat averij-grosse betreft wordt de verouderde suppletieve wettelijke regeling vervangen door een verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Rijnregelen, en worden de nationale procedurevoorschriften volledig gemoderniseerd;

- de bepalingen over aansprakelijkheid bij aanvaring, welke blijven aansluiten bij het Aanvaringsverdrag van 1910, zijn waar nodig op punt gesteld;

- het Bergingsverdrag van Londen van 1989 wordt in de Belgische wetgeving overgenomen met het oog op een weloverwogen gebruikmaking van de door het verdrag gelaten nationale beleidsruimte;

- de onnodige beperking van aansprakelijkheid bij wrakkenruiming in de territoriale zee wordt afgeschaft;

- voor wrakkenruiming in de exclusieve economische zone wordt het verdrag van Nairobi toegepast;

- in aanvulling op de Europese regels worden voor de eerste maal specifiek op de scheepvaart toegesneden wettelijke IPR-verwijzingsregels ingevoerd.

3.1.12. Niet in het wetboek geregelde aangelegenheden

commandant de bâtiments de navigation non commerciaux ;

- la compétence disciplinaire désuète du capitaine est abrogée ;

- conformément aux règles internationales, la possibilité d'obliger les passagers clandestins à travailler à bord est définie de façon plus limitée ;

- une réglementation supplétive actualisée du contrat d'affrètement, inspirée de la pratique internationale en matière d'affrètement, est introduite ;

- en ce qui concerne le contrat de transport par les eaux de navigation intérieure, les règles de la CMNI sont introduites pour le transport national et les autres dispositions de la loi sur l'affrètement fluvial sont actualisées ;

- en ce qui concerne l'avarie commune, la législation supplétive obsolète est remplacée par un renvoi vers les Règles d'York et Anvers, et les Règles du Rhin, et les règles procédurales nationales sont entièrement modernisées ;

- les dispositions relatives à la responsabilité en cas d'abordage qui restent conformes à la Convention sur les abordages de 1910, sont mises au point si nécessaire ;

- la Convention sur l'assistance de Londres de 1989 est reprise dans la législation belge, en vue d'une utilisation opportune de la marge de manœuvre laissée par cette convention au niveau national ;

- la limitation inutile de la responsabilité pour l'enlèvement des épaves dans la mer territoriale est abrogée ;

- pour l'enlèvement des épaves dans la zone économique exclusive, la Convention de Nairobi s'applique ;

- en plus des règles européennes, des règles de rattachement DIP spécifiques sur mesure sont pour la première fois appliquées au secteur de la navigation.

3.1.12. Matières non réglementées dans le code

De in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen coördinatie van de publiekrechtelijke wetgeving omvat alleen die wetten welke uitsluitend of in hoofdzaak betrekking hebben op de scheepvaart. Verscheidene wetten die mede op de scheepvaart van toepassing zijn of het scheepvaartbedrijf beïnvloeden, hebben een meer algemene draagwijdte en werden om die reden niet in het ontwerp opgenomen. Men denke hierbij onder meer aan:

- de bepalingen in het Burgerlijk Wetboek over de burgerlijke stand aan boord van schepen en over de zeetestamenten;

- 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 diverse wetten waarin de zeegebieden worden afgebakend en het beheer ervan wordt geregeld;

- de regelen met betrekking tot maatregelen of beslissingen van een vreemde Staat die betrekking hebben op een reglementering inzake mededinging, economische machtsposities of handelsbeperkende praktijken inzake internationaal vervoer ter zee en door de lucht, welke inmiddels zijn opgenomen in boek IV van het Wetboek van economisch recht;

- de Gezondheidswet van 1 september 1945.

3.2. Krachtlijnen van boek 1 (Algemene bepalingen)

In dit boek zijn vooreerst enkele centrale begripsomschrijvingen uitgewerkt. Deze betreffen de bronnen van het scheepvaartrecht, de bevoegde overheden, schepen, wateren, reders, opvarenden, bevrachtingen en averij.

Onder meer was een fundamentele herwerking van de definities van de begrippen zeeschip en binnenschip uit de Zeewet nodig. De huidige definities zijn in economisch en technologisch opzicht achterhaald en te eng, en zij veroorzaken regelmatig betwistingen. Buitenlandse wetgevingen en ook internationale verdragen hanteren een bredere opvatting van het begrip

La coordination des dispositions de droit public reprise dans le Code belge de la Navigation comprend seulement les lois ayant trait exclusivement ou principalement à la navigation. Diverses lois s'appliquant également à la navigation ou influençant ce secteur ont une portée plus générale et n'ont pour cette raison pas été reprises dans le projet. On pense notamment dans ce contexte :

- aux dispositions du Code civil sur l'état civil à bord des navires et sur les testaments maritimes ;

- à 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 ;

- aux diverses lois délimitant les espaces marins et régissant la gestion de ceux-ci ;

- aux règles relatives à des mesures ou décisions d'un État étranger qui concernent une réglementation en matière de concurrence, de puissance économique ou de pratiques commerciales restrictives dans le domaine du transport maritime et aérien international, reprises entre-temps dans le livre IV du Code de droit économique ;

- à la loi sanitaire du 1er septembre 1945.

3.2. Lignes de force du livre 1 (Dispositions générales)

Ce livre comprend avant tout quelques définitions essentielles. Elles concernent les sources du droit de la navigation, les autorités compétentes, les navires, les eaux, les armateurs, les personnes embarquées, les affrètements et l'avarie.

Une véritable refonte des définitions des notions de navire de mer et de bateau de navigation intérieure, issues de la Loi Maritime, a notamment été nécessaire. D'un point de vue économique et technologique, les définitions actuelles sont dépassées et trop restrictives, et elles suscitent régulièrement des contestations. Des législations étrangères et des traités internationaux donnent une

schip. In het Belgisch Scheepvaartwetboek is een nieuwe, algemene definitie van het begrip schip opgenomen, waarin het winstoogmerk geen rol meer speelt. Door een principiële verruiming van het toepassingsgebied van de privaatrechtelijke scheepvaartregelgeving wordt ervoor gezorgd dat vaartuigen waarvan de exploitatie in economisch en technisch opzicht vergelijkbaar is, zoveel mogelijk gelijk worden behandeld. Dit codificeert de wetgevende tendens van de jongste decennia om het toepassingsgebied van de Zeewet *ad hoc* uit te breiden. In de nieuwe regeling wordt ruimte gelaten voor uitzonderingsbepalingen wanneer die gewettigd zijn door de bijzondere aard of functie van een bepaalde soort vaartuigen.

In de onderdelen van het wetboek waar ingevolge de gelding van internationale of Europese normen of om redenen eigen aan de inhoudelijke regeling afwijkende begripsbepalingen dienen te gelden, is aan dat vereiste voldaan door op de betrokken plaats uitdrukkelijk afwijkende definities in te schrijven, of door het toepassingsgebied van het betrokken onderdeel op bijzondere wijze af te bakenen. Er is naar gestreefd om het aantal afwijkende definities zo beperkt mogelijk te houden.

3.3. Krachtlijnen van boek 2 (Schepen)

Het boek Schepen regelt de volgende aangelegenheden:

- het statuut en de opdrachten van het Belgisch Scheepsregister;
- de registratie van zeeschepen;
- de teboekstelling van binnenschepen;
- de registratie van pleziervaartuigen;
- de meting van zeeschepen;
- de veiligheid van zeeschepen;
- het zaakstatuut van schepen;
- de scheepszekerheidsrechten (scheepsvoorrangs-rechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheken);
- het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag;

définition plus large de la notion de navire. Le Code belge de la Navigation propose une nouvelle définition générale de la notion de navire, dans laquelle le but lucratif n'a plus aucune espèce d'importance. L'élargissement de principe du champ d'application de la réglementation de la navigation en droit privé permet de traiter autant que possible sur un pied d'égalité les bâtiments dont l'exploitation est comparable sous l'angle économique et technique. Il en découle une codification de la tendance législative observée au cours des dernières décennies à élargir le champ d'application de la Loi Maritime *ad hoc*. Le nouveau régime prévoit une certaine marge pour introduire des dispositions d'exception lorsqu'elles se justifient par la nature ou la fonction particulière d'un type donné de bâtiments.

Dans les parties du code auxquelles des définitions dérogatoires doivent s'appliquer, à la suite de l'entrée en vigueur de normes internationales ou européennes ou pour des raisons propres aux règles de fond, il a été satisfait à cette exigence par l'inscription à l'endroit concerné de définitions expressément dérogatoires, ou par la délimitation spécifique du champ d'application de la partie concernée. On a cherché à limiter dans la mesure du possible le nombre de définitions dérogatoires.

3.3. Lignes de force du livre 2 (Navires)

Le livre Navires réglemente les questions suivantes :

- le statut et les tâches du Registre naval belge ;
- l'enregistrement des navires de mer ;
- l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ;
- l'enregistrement des bateaux de plaisance
- le jaugeage des navires de mer ;
- la sécurité des navires de mer ;
- le statut réel des navires ;
- les sûretés sur navire (droits de priorité sur navires, privilèges sur navire, droits de rétention sur navires et hypothèques sur navires);
- la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire ;

- de openbaarheid van rechten op schepen;
- het statuut van overheidsschepen.

De privaatrechtelijke bepalingen van dit boek regelen voor het eerst op samenhangende en overzichtelijke wijze het statuut van het schip als goed en als verhaalsobject voor schuldeisers, alsook de bijzondere positie van overheidsschepen.

Omtrent het zakenrechtelijk statuut in enge zin van schepen bevat de Zeewet slechts summiere bepalingen. De meeste andere nationale wetgevers hebben het statuut van schepen verder uitgewerkt dan ten onzent is gebeurd. De ter zake in het nieuwe wetboek opgenomen bepalingen zijn gedeeltelijk door buitenlandse voorbeelden geïnspireerd. Ook is waar nuttig overgegaan tot een codificatie of bijsturing van beschikbare Belgische rechtspraak. Revolutionaire wijzigingen dringen zich in deze materie echter niet op. Er wordt vastgehouden aan het relatief ongereglementeerd karakter van het zakenrechtelijk statuut van schepen naar Belgisch recht. Dit biedt contractpartijen en andere belanghebbenden maximale flexibiliteit. Nieuw is onder meer dat de wettekst uitdrukkelijk de mogelijkheid erkent om feitelijke vermoedens omtrent het eigendomsstatuut te putten uit de publiekrechtelijke scheepsdocumentatie. Voorts wordt wettelijke verduidelijking voorgesteld met betrekking tot de onroerendmaking van schepen. Om het statuut van woonschepen te verbeteren wordt de vestiging van een recht van bewoning op schepen mogelijk gemaakt. Verder is een specifieke IPR-regeling uitgewerkt.

Uit een kritisch onderzoek van de Zeewet op het vlak van de bevoorrechting van schuldvorderingen blijkt dat de huidige Belgische regeling, die berust op het Scheepsvoorrechtenverdrag van 1926, gedeeltelijk verouderd is, afwijkt van de regeling in de meeste buurlanden en in de meeste belangrijke scheepvaart- en handelsnaties, relatief ongunstig is voor de scheepsfinancier en de Belgische vlag, en door de Belgische bank- en rederssectoren wordt verworpen. Anderzijds worden de alternatieve, meer eigentijdse verdragsregelingen uit 1967 en 1993 door een

- la publicité des droits sur les navires ;
- le statut des navires publics.

Les dispositions de droit privé de ce livre réglementent pour la première fois de façon cohérente et organisée le statut du navire en tant que bien et en tant que gage pour les créanciers, ainsi que la position particulière des navires publics.

S'agissant du statut au sens strict des navires en droit réel, la Loi Maritime ne contient que des dispositions sommaires. La plupart des autres législateurs nationaux ont élaboré le statut des navires de manière plus approfondie que chez nous. Aussi, les dispositions reprises en la matière dans le nouveau code s'inspirent partiellement d'exemples étrangers. On a également procédé à une codification ou une rectification de la jurisprudence belge disponible lorsque cela s'est avéré utile. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications révolutionnaires dans ce domaine, et on maintient le caractère relativement non réglementé du statut des navires de droit belge en droit réel. Cela offre un maximum de flexibilité aux parties contractantes et aux autres parties intéressées. Parmi les éléments nouveaux, citons le fait que le texte de loi reconnaît expressément la possibilité de puiser des présomptions de fait concernant le statut de propriété dans les documents de bord de droit public. Par ailleurs, des précisions légales sont proposées en ce qui concerne la faculté de rendre les navires immeubles. Pour améliorer le statut des bateaux-logements, la constitution d'un droit d'habitation sur les navires est rendue possible. En outre, un régime spécifique de DIP est élaboré.

Il ressort d'une étude critique de la Loi Maritime en ce qui concerne les privilèges à accorder sur les créances que le régime belge actuel, qui se fonde sur la Convention privilèges sur navires de 1926, est partiellement dépassé, déroge au régime applicable dans la plupart des pays voisins et dans la plupart des nations maritimes et commerciales importantes, est relativement peu favorable au financier maritime et au pavillon belge, et est rejeté par les secteurs belges des banques et des armateurs. Par ailleurs, une part importante des parties intéressées rejette les régimes conventionnels alternatifs, plus actuels, de 1967 et 1993, car ces derniers suppriment le privilège pour

belangrijk deel van de belanghebbenden verworpen omdat zij het ladingschadevoorrecht tenietdoen. Internationaal kennen deze laatste verdragsregelingen bovendien een erg beperkt succes. Het logische besluit is dat een eigen Belgische wettelijke regeling zich opdringt, waarin het recht met betrekking tot maritieme voorrechten en hypotheken wordt geactualiseerd en de positie van de scheepsfinancier en dus van de vlag wordt versterkt, maar waarin anderzijds geen afbreuk wordt gedaan aan de ladingbelangen en aan andere voor België essentieel te achten belangen. De keuze voor een nationaal regime los van de verdragen is zeker niet uniek, ook niet bij vergelijking met de buurlanden. Bovendien belet de invoering van een nationale regeling geenszins dat, waar gepast, inhoudelijk in het ene of het andere verdragsregime inspiratie wordt gezocht. Het varen van een eigen wetgevende koers impliceert met andere woorden geenszins dat België geen aansluiting zou kunnen vinden bij internationale tendensen. Inhoudelijk wordt in het nieuwe wetboek geopteerd voor de invoering van scheepsvoorrangsrechten, voor een reductie van de scheepsvoorrechten (met behoud van het ladingschadevoorrecht) en voor de erkenning van scheepsretentierechten. Wat betreft het IPR is in het ontwerp, gelet op de unanieme vraag van de koopvaardij, de binnenvaart en rechtspraktijk tijdens de tweede consultatie, de verwijzing naar de wet van vlagstaat behouden en wordt niet overgestapt naar de nochtans evenzeer verdedigbare *lex fori*. Verder zijn in het wetboek alle wetsbepalingen betreffende de scheepshypotheek samengebracht, inbegrepen de regeling betreffende de inbezitstelling van het schip.

dommage à la cargaison. En outre, ces derniers régimes conventionnels ne rencontrent qu'un succès très limité à l'échelle internationale. La conclusion logique est qu'il convient d'instaurer un régime légal belge propre actualisant le droit lié aux privilèges et hypothèques maritimes et renforçant la position du financier maritime, et donc du pavillon, sans pour autant porter préjudice aux intérêts de la cargaison et à d'autres intérêts à considérer comme essentiels pour la Belgique. Le choix d'un régime national indépendant des conventions n'est certainement pas unique, pas même en comparaison avec les pays voisins. En outre, l'introduction d'un régime national n'interdit en rien de s'inspirer de l'un ou l'autre régime conventionnel sur le plan du contenu si cela s'avère approprié. En d'autres termes, suivre sa propre route n'empêche nullement la Belgique de pouvoir adhérer aux tendances internationales. Sur le plan du contenu du nouveau code, on opte pour l'introduction de droits de priorité maritimes, pour une réduction des privilèges maritimes (avec le maintien du privilège lié à la cargaison) et pour la reconnaissance de droits de rétention maritimes. En ce qui concerne le DIP, compte tenu de la demande unanime de la marine marchande, de la navigation intérieure et de la pratique juridique pendant la seconde consultation, le renvoi dans le projet à la législation de l'État du pavillon est maintenu et on ne passe pas à la tout aussi défendable lex fori. En outre, le code regroupe toutes les dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime, y compris le régime relatif à la mise en possession du navire.

Uit een analyse van het Belgische recht met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag kan worden besloten dat het wenselijk is dat België gebonden blijft door het Scheepsbeslagverdrag van 1952. Dit verdrag wordt nog steeds gevolgd door het merendeel van de Europese landen en door alle buurlanden.

Il ressort d'une analyse du droit belge en ce qui concerne la saisie conservatoire sur navire, qu'il est souhaitable que la Belgique reste liée par la Convention sur la saisie des navires de 1952. Cette convention est toujours suivie par la majorité des pays européens et par tous les pays voisins.

Er is geen aanleiding om bij wet wijziging te brengen in de vigerende "Omala"- en "Heinrich J"-rechtspraak van het Hof van Cassatie, welke immers een kwestie van verdragsautonome interpretatie betreffen. In het "Omala"-arrest

Il n'y a aucune raison d'apporter des modifications de la loi aux arrêts de jurisprudence « Omala » et « Heinrich J » en vigueur de la Cour de Cassation, qui ne concernent qu'une question d'interprétation autonome de la convention. Dans l'arrêt « Omala »,

bevestigde het Hof van Cassatie dat het bewarend beslag op het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft steeds mogelijk is, ook al staat de eigenaar niet voor de zeevordering in. In het "Heinrich J"-arrest besliste het Hof dat deze mogelijkheid niet strijdig is met het Scheepsbeslagverdrag van 1952.

la Cour de Cassation confirme que la saisie conservatoire peut toujours être pratiquée sur le navire auquel la créance maritime se rapporte, même si le propriétaire ne répond pas de la créance maritime. Dans l'arrêt « Heinrich J », la Cour de Cassation a jugé que cette possibilité n'était pas incompatible avec la Convention sur la saisie des navires de 1952.

Wel is het aangewezen de regeling met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag van het Gerechtelijk Wetboek over te hevelen naar het Belgisch Scheepvaartwetboek, en het Scheepsbeslagverdrag van 1952 zo volledig en accuraat mogelijk in de wettekst te integreren met het oog op de regeling van de situaties die niet door de rechtstreeks werkende bepalingen van het verdrag worden beheerst.

Il est cependant conseillé de transposer la réglementation de la saisie conservatoire sur navires du Code judiciaire au Code belge de la Navigation, et d'intégrer la Convention sur la saisie des navires de 1952 de façon aussi complète et précise que possible dans le texte de loi, afin de réglementer les situations qui ne sont pas régies par les dispositions directement applicables de la Convention.

Vooreerst is de overheveling verantwoord gezien de autonomie van het scheepvaartrecht en de *summa divisio* tussen het scheepvaartrecht en het landrecht, welke in het wetboek worden herbevestigd. Het scheepvaartrecht wordt in het wetboek inderdaad erkend als een op zich staand geheel, en het recht met betrekking tot scheepsbeslag is daar een wezenlijk onderdeel van. De integratie in het Scheepvaartwetboek van de regeling betreffende het scheepsbeslag, welke een onderdeel is van een op zichzelf staande rechtstak, kan dan ook geen argument of precedent bieden om later eventueel andere sectorale of specifieke beslagregelingen uit het Gerechtelijk Wetboek te lichten.

Premièrement, la transposition est justifiée compte tenu de l'autonomie du droit maritime et de la *summa divisio* entre le droit maritime et le droit terrestre qui sont reconfirmées dans le code. Le droit de la navigation est en effet reconnu dans le code comme un ensemble complet et autonome et les droits relatifs à la saisie sur navires en constituent un élément essentiel. L'intégration dans le Code de la Navigation de la réglementation relative à la saisie sur navires qui fait partie d'une branche autonome du droit ne peut donc être un argument ou un précédent pour éventuellement extraire par la suite du Code judiciaire d'autres régimes sectoriels ou spécifiques en matière de saisie.

Ten tweede beoogt het Belgisch Scheepvaartwetboek tot een zo omvattend mogelijke codificatie te leiden. Vanuit dat opzicht ware het ongelukkig om een centraal, voor de rechtspraktijk uitzonderlijk belangrijk onderdeel van het scheepvaartrecht in een ander wetboek te laten functioneren.

Deuxièmement, le Code belge de la Navigation vise à aboutir à la codification la plus globale possible. Dans cette optique, il serait malheureux de faire fonctionner un élément du droit maritime central et remarquablement important pour la pratique judiciaire dans un autre code.

Ten derde valt vanuit rechtshistorisch oogpunt te noteren dat het uitvoerend scheepsbeslag aanvankelijk was geregeld in de *Ordonnance de la marine* (titel XIV van boek I met als opschrift "De la Saisie et vente des Vaisseaux, et de la distribution du prix") en vervolgens in de *Code de commerce* (aldaar in titel II van boek II (art. 197-215) met het opschrift "De la saisie et vente des

Troisièmement, du point de vue de l'histoire du droit, il faut noter que la saisie-exécution sur navire était initialement régie dans l'*Ordonnance de la marine* (Titre XIV du Livre I portant pour titre « De la Saisie et vente des Vaisseaux, et de la distribution du prix ») et, ensuite, dans le *Code de commerce* (dans le Titre II du Livre II (art. 197-215) portant pour titre « De la saisie et vente des navires »). C'est seulement

navires"). Pas in de Belgische Zeewet van 1879 (art. 237) werd ervoor geopteerd om deze regeling te integreren in het Wetboek van Burgerlijke Rechtspleging. De materie van het scheepsbeslag werd volledig nieuw geregeld door de wet van 4 september 1908 "op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart". Dit was een losstaande wet, welke noch in het Wetboek van Koophandel, noch in het Wetboek van Burgerlijke Rechtspleging werd ingevoegd. In 1961 werd het Scheepsbeslagverdrag van 1952 in de Belgische wetgeving opgenomen, via een wijziging van voormelde wet van 4 september 1908. De situatie veranderde pas in 1967, toen de regeling van het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag, blijkbaar zonder specifieke motivering, werd geïntegreerd in het Gerechtelijk Wetboek. Deze evolutie toont alleszins aan dat de wetgever de regeling van het scheepsbeslag vroeger zeker niet als een noodzakelijk onderdeel van een procesrechtelijke codificatie heeft gezien, en ze gedurende lange tijd eerder als een scheepvaartrechtelijke aangelegenheid beschouwde.

dans la Loi Maritime belge de 1879 (art. 237) que l'on a choisi d'intégrer ce régime dans le Code de Procédure civile. La matière de la saisie sur navires a fait l'objet d'une nouvelle réglementation complète par la loi du 4 septembre 1908 « relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux, ainsi qu'à la compétence en matière maritime et de navigation intérieure ». C'était une loi isolée, qui n'a été insérée ni dans le Code de Commerce, ni dans le Code de Procédure civile. En 1961, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a été reprise dans la législation belge par le biais d'une modification de la loi du 4 septembre 1908 susmentionnée. La situation n'a changé qu'en 1967, lorsque la réglementation de la saisie conservatoire sur navire et de la saisie-exécution sur navire a été intégrée, apparemment sans motivation spécifique, dans le Code judiciaire. Cette évolution démontre en tout cas qu'autrefois, le législateur ne considérait certainement pas le régime de la saisie sur navire comme un élément indispensable d'une codification du droit procédural et que, pendant longtemps, il l'a vu plutôt comme une matière relevant du droit maritime.

Ten vierde is de internationale basisregeling, met name het Scheepsbeslagverdrag van 1952, een typisch scheepvaartrechtelijke regeling, voorbereid en dagelijks toegepast door beoefenaars van het scheepvaartrecht, niet door procesrechtdeskundigen. De natuurlijke context van de betrokken regeling is derhalve die van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Quatrièmement, le régime de base international, à savoir la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer, est un régime typique du droit maritime, préparé et appliqué quotidiennement par des praticiens du droit maritime, et non par des experts du droit judiciaire. Le contexte naturel du régime concerné est par conséquent celui du Code belge de la Navigation.

Ten vijfde worden in het recht met betrekking tot. het scheepsbeslag specifieke zeerechtelijke begrippen en regels gehanteerd, die beter kunnen worden begrepen binnen de inhoudelijke samenhang van een scheepvaartwetboek, waarin bijvoorbeeld ook de vorderingen die tot scheepsbeslag aanleiding kunnen geven zijn geregeld, alsmede de voorrechten en hypoheken die een rol spelen bij de verdeling van de opbrengst na uitvoerend scheepsbeslag. Al die regels vormen in feite één geheel, want zij bepalen de functie van het schip als verhaalsobject voor de schuldeisers. De regeling met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag is bovendien niet van nationale, maar van internationale oorsprong en

Cinquièmement, le droit relatif à la saisie sur navire utilise des notions et règles spécifiques de droit maritime qui peuvent mieux se comprendre dans la cohérence d'un code de la navigation dans lequel p. ex. les créances qui peuvent donner lieu à la saisie sur navire sont par exemple réglées, de même que les privilèges et hypothèques qui jouent un rôle dans la répartition du produit après saisie-exécution sur navire. Toutes ces règles forment en fait un ensemble, car elles déterminent la fonction du navire en tant que gage pour les créanciers. Le régime concernant la saisie conservatoire sur navire n'est du reste pas d'origine nationale mais internationale et s'inscrit dans des concepts et solutions choisis sur la scène internationale plutôt que dans le régime interne

sluit aan bij internationaal verkozen concepten en oplossingen, veeleer dan bij de interne gemeenrechtelijke regeling van het bewarend beslag. Ook in de rechtsleer is de opname van de regels betreffende het scheepsbeslag in het Gerechtelijk Wetboek betreurd, daar zulks onvermijdelijk leidt tot een verwatering van de bijzondere aard van die regels in de rechtspraak.

de droit commun de la saisie conservatoire. Dans la doctrine aussi, on déplore l'intégration des règles relatives à la saisie sur navire dans le Code judiciaire, étant donné que ceci conduit inévitablement à une dilution de la nature particulière de ces règles dans la jurisprudence.

Ten zesde is de integratie van de regeling van het Scheepsbeslagverdrag van 1952 in het Belgisch Scheepvaartwetboek wenselijk omdat, zoals reeds vermeld, wordt beoogd in het Belgisch Scheepvaartwetboek zoveel mogelijk alle relevante eenmakingsverdragen te codificeren met het oog op de regeling van nationale situaties.

Sixièmement, l'intégration de la réglementation de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans le Code belge de la Navigation est souhaitable parce que, comme déjà indiqué, le but est de codifier autant que possible dans le Code belge de la Navigation toutes les conventions d'unification pertinentes, en vue de régler des situations nationales.

Ten zevende dient integratie in het Belgisch Scheepvaartwetboek de overzichtelijkheid, kenbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van het nieuwe wetboek. Voor de magistratuur en de advocatuur is het gemakkelijker om de specifieke scheepvaartrechtelijke beslagregels terug te vinden in hetzelfde wetboek als de aanverwante materiële regels en de regels betreffende o.m. de scheepsvoorrechten en -hypotheken en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Septièmement, l'intégration dans le Code belge de la Navigation sert à la clarté, à la reconnaissabilité et à la convivialité du nouveau code. Pour les magistrats et avocats, il est plus facile de retrouver les règles en matière de saisie spécifiques au droit de la navigation dans le même code que les règles matérielles apparentées et les règles relatives, notamment, aux privilèges et hypothèques sur navire et à la responsabilité du propriétaire du navire

Bij de overheveling van de regels met betrekking tot het scheepsbeslag naar het nieuwe wetboek dient duidelijkheid te worden geschapen rond de (niet-)toepasselijkheid van een aantal algemene regels van het beslagrecht. Zo dient de "Orcombe"-rechtspraak met betrekking tot de gelding van artikel 1415 Gerechtelijk Wetboek te worden geneutraliseerd. Volgens het "Orcombe"-arrest van het Hof van Cassatie dient de beslagrechter conform het vermelde wetsartikel na te gaan of de vordering zeker en opeisbaar is en vaststaande of vatbaar voor een voorlopige raming. Dit gaat in tegen het Scheepsbeslagverdrag van 1952 luidens welk de rechter alvorens verlof tot beslag te verlenen enkel dient te onderzoeken of een allegatie van een zeevordering voorhanden is.

Lors de la transposition des règles relatives à la saisie de navire vers le nouveau code, il convient d'apporter plus de clarté à propos de l'(in)applicabilité de plusieurs règles générales du droit des saisies. La jurisprudence « Orcombe » concernant la validité de l'article 1415 C. jud. doit être neutralisée. Selon l' arrêt « Orcombe » de la Cour de Cassation, le juge des saisies doit déterminer conformément à l'article de loi mentionné, si la créance est certaine et exigible, et si elle est fixe ou doit faire l'objet d'une estimation préalable. Cela est contraire au texte de la Convention sur la saisie des navires de 1952 selon lequel le juge, avant d'autoriser la saisie, doit seulement examiner l'existence d'une allégation de créance maritime.

Bij gebrek aan wettelijk raamwerk bestaat in verband met het vaak voorkomende en ongetwijfeld nuttige bunkerbeslag rechtsonzekerheid. De mogelijkheid van

En l'absence d'un cadre juridique, il existe une insécurité juridique quant à la saisie sur soute qui est fréquente et indubitablement utile. Par ailleurs, la saisissabilité des soutes doit être confirmée par la loi,

bunkerbeslag dient dan ook bij wet te worden bevestigd, evenwel met de mogelijkheid om vrijgave van het schip te bekomen.

Wat bewarend beslag op binnenschepen betreft, verdient het de voorkeur vast te houden aan de algemene grondvereisten voor bewarend beslag op roerende goederen neergelegd in het Gerechtelijk Wetboek. Deze optie is tijdens de tweede publieke consultatie ondersteund vanuit de binnenvaartsector.

Ook de wettelijke regeling van het uitvoerend scheepsbeslag dient van het Gerechtelijk Wetboek naar het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden overgeheveld.

Vooral dient het Belgisch Scheepvaartwetboek duidelijk aan te geven in welke gevallen een schuldeiser uitvoerend scheepsbeslag kan leggen. Uit een kritische analyse van het vigerende recht en een internationale vergelijking blijkt het scenario de voorkeur te genieten waarin uitvoerend scheepsbeslag enkel nog wordt toegestaan uit hoofde van vorderingen tegen de scheepseigenaar en vorderingen gewaarborgd door een scheepsvoorrecht of een scheepshypotheek ("scheepszekerheidsrechten" in de nieuwe terminologie van het Belgisch Scheepvaartwetboek). Door deze wetgevende keuze zou België dichter aansluiten bij de internationale mediaan en in het bijzonder bij het recht van de buurlanden. Door de nieuwe regeling blijven de schuldeisers goed beschermd, aangezien de scheepseigenaar in vele gevallen persoonlijk mede-gehouden zal blijven.

De verkoopprocedure wordt in het nieuwe wetboek korter en aantrekkelijker gemaakt door:

- de aanpassing van enkele wettelijke termijnen,

- de vaststelling van de veilingmethode over te laten aan de optredende gerechtsdeurwaarder;

- de invoering van de mogelijkheid om, voorafgaand aan de openbare verkoop, een private verkoopovereenkomst te sluiten;

- de mogelijkheid tot uitsluiting van het recht op hoger bod, doch alleen via de verkoopvoorwaarden.

toutefois avec la possibilité d'obtenir la libération du navire.

En ce qui concerne la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure, on préfère s'en tenir aux exigences générales de base pour la saisie conservatoire mobilière visées dans le Code judiciaire. Cette option a bénéficié du soutien du secteur de la navigation intérieure pendant la seconde consultation publique.

Le régime légal de la saisie-exécution sur navire du Code judiciaire doit également être transposé au Code belge de la Navigation.

Le Code belge de la Navigation doit surtout indiquer clairement dans quels cas un créancier peut pratiquer une saisie-exécution sur navire. Une analyse critique du droit en vigueur et une comparaison internationale révèlent une préférence en faveur d'un scénario dans lequel la saisie-exécution sur navire n'est plus autorisée que du fait de créances contre le propriétaire du navire et de créances garanties par un privilège sur navire ou une hypothèque sur navire (« droits de sûretés sur navire » dans la nouvelle terminologie du Code belge de la Navigation). Par ce choix législatif, la Belgique se rapprocherait de la moyenne internationale et, en particulier, du droit des pays voisins. Grâce à ce nouveau régime, les créanciers restent bien protégés étant donné que le propriétaire du navire continuera dans de nombreux cas à engager sa responsabilité personnelle solidaire.

Dans le nouveau Code, la procédure de vente sera raccourcie et rendue plus attrayante par :

- l'adaptation de quelques délais légaux ;

- la détermination de la méthode de vente aux enchères confiée à l'huissier de justice intervenant ;

- l'introduction de la possibilité de conclure un contrat de vente privé préalablement à la vente publique ;

- la possibilité d'exclusion du droit à une surenchère, mais uniquement par le biais des conditions de vente.

Aan de bestaande wetsbepalingen betreffende het uitvoerend scheepsbeslag dienen ook een aantal redactionele verbeteringen te worden aangebracht.

De regeling van de openbaarheid van rechten op schepen betreft inzonderheid de procedurele voorschriften om rechten op schepen aan derden tegenstelbaar te maken. Zij betreft vooral het concrete functioneren van de diensten die vroeger onder de Scheepshypotheekbewaarder en thans onder de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren, en de door de belanghebbende partijen te vervullen formaliteiten. Er is geen aanleiding om in verband met deze materie fundamentele innovaties in te voeren. De belangrijkste wijziging met een inhoudelijke impact is de verbreding van het voorwerp van de inschrijving tot niet-contractuele akten.

Overeenkomstig de doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen, wordt ervoor geopteerd overheidsschepen en particuliere schepen zoveel mogelijk op gelijke voet te behandelen. Aangezien schepen toebehorend aan Belgische overheden principieel aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen, dient hun rechtspositie niet langer te worden beheerst door de Staatsschepenwet.

Hoewel principieel wordt geopteerd voor een onderwerping van de Belgische overheidsschepen aan dezelfde regels als de particuliere schepen, kunnen op dit uitgangspunt enkele limitatief omschreven uitzonderingen worden gemaakt met betrekking tot gezagsschepen.

Wat vreemde overheidsschepen betreft wordt aldus de beperkte beslagimmuniteit uit het Staatsschepenverdrag van 1926 overgenomen. Wat Belgische overheidsschepen betreft, wordt alleen met betrekking tot gezagsschepen beslagimmuniteit behouden, voor zover er geen scheepshypotheek op werd gevestigd.

3.4. Krachtlijnen van het boek 3 (Reders)

Het boek Reders regelt:

Par ailleurs, des améliorations rédactionnelles doivent également être apportées aux dispositions légales existantes relatives à la saisie-exécution sur navire.

La réglementation de la publicité des droits sur navires traite surtout des prescriptions de procédure visant à rendre les droits sur les navires opposables aux tiers. Elle concerne essentiellement le fonctionnement concret des services qui relevaient avant du Conservateur des hypothèques maritimes et qui ressortent désormais du SPF Mobilité et Transports, et les formalités à remplir par les parties intéressées. Il ne semble pas y avoir lieu d'introduire des innovations fondamentales en cette matière. La principale modification ayant un impact sur le contenu concerne l'extension de la formalité de l'inscription aux actes non contractuels.

Afin d'élaborer un régime intégré qui soit applicable à tous les navires, les navires publics et navires privés seront autant que possible traités sur un pied d'égalité. Et comme les navires appartenant aux pouvoirs publics belges seront en principe assujettis à toutes les dispositions du Code belge de la Navigation, leur position juridique ne devra plus être régie par la loi sur les navires d'État.

Même s'il est en principe opté pour un assujettissement des navires publics belges aux mêmes règles que les navires privés, quelques exceptions énumérées limitativement peuvent être prévues en ce qui concerne les navires de souveraineté.

En ce qui concerne les navires d'État étrangers, l'immunité de saisie limitée de la Convention sur les navires d'État de 1926 est reprise. En ce qui concerne les navires d'État belges, l'immunité de saisie n'est conservée que pour les navires de souveraineté dans la mesure où aucune hypothèque sur navire n'a été constituée.

3.4. Lignes de force du livre 3 (Armateurs)

Le livre Armateurs réglemente :

- de scheepsmede-eigendom;

- de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars en de reders;

- betekeningen e.d. aan de scheepsagent;

- de diverse verplichte verzekeringen in de zeevaart;

- de toegang tot het vervoer, de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart;

- de beperking van aansprakelijkheid ten gunste van scheepseigenaars en reders, en de desbetreffende procedures, met een onderscheid tussen zeevaart en binnenvaart.

Ook in dit boek berusten de publiekrechtelijke bepalingen hoofdzakelijk op een coördinatie van bestaand recht. De krachtlijnen van de nieuwe privaatrechtelijke regels zijn als volgt.

De huidige Belgische wettelijke regeling van de scheepsmede-eigendom is uiterst beknopt. Daarbij moet worden vastgesteld dat scheepsmede-eigendom in België en in andere landen tot vandaag regelmatig wordt gebruikt. Met het oog op de vergroting van de rechtszekerheid en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag en mede in het licht van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op niet-commerciële vaartuigen, is de invoering van een meer uitgewerkt, maar suppletief wettelijk kader ten zeerste gewenst. In het wetboek zijn daartoe passende bepalingen opgenomen.

Uit een kritische analyse van het huidige wettelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in België kan worden besloten dat dit regime geenszins bevrediging schenkt. De wettekst reflecteert de vigerende rechtspraak op gebrekkige wijze, de theoretische verantwoordingen bewijzen geenszins dat de huidige regeling *per se* moet worden behouden, en het Belgische zeerecht neemt op internationaal vlak een extreme positie is. Niet alleen is het Belgisch recht met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag en de scheepsvoorrechten uitzonderlijk schuldeiservriendelijk, en vervult het schip dientengevolge een rol als gemakkelijk

- la copropriété quiritaire ;

- la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs ;

- les significations, etc. à l'agent maritime ;

- les diverses assurances obligatoires dans la navigation ;

- l'accès au transport, l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure ;

- la limitation de responsabilité en faveur des propriétaires de navires et des armateurs, et les procédures correspondantes, avec une distinction entre navigation maritime et navigation intérieure.

Dans ce livre, les dispositions de droit public reposent aussi principalement sur la coordination du droit existant. Les lignes de force des nouvelles règles de droit privé sont les suivantes.

La législation belge actuelle en matière de copropriété quiritaire est extrêmement limitée. Force est de constater que la copropriété de navires est jusqu'à présent régulièrement utilisée en Belgique et dans d'autres pays. Dans le but d'accroître la sécurité juridique et la capacité d'attraction du pavillon belge et notamment à la lumière de l'applicabilité du Code belge de la Navigation aux navires non commerciaux, l'introduction d'un cadre légal plus élaboré, mais supplétif, est particulièrement souhaitable. Le code comprend des dispositions appropriées en ce sens.

Une analyse critique du régime légal actuel de la responsabilité du propriétaire du navire en Belgique permet de conclure que ce régime n'apporte aucune satisfaction. Le texte de la loi reflète de façon lacunaire la jurisprudence en vigueur, les justifications théoriques ne prouvent nullement que la réglementation actuelle doit être en soi conservée et le droit maritime belge occupe sur le plan international une position extrême. Non seulement le droit belge est particulièrement favorable aux créanciers en matière de saisie conservatoire du navire et de privilèges maritimes, et le navire joue par conséquent le rôle de gage facile à utiliser, mais en outre le propriétaire du navire assume une co-

te benutten verhaalsobject, maar daarbovenop draagt de scheepseigenaar een erg verstrekkende persoonlijke medegehoudenheid voor naar aanleiding van de exploitatie van het schip aangegane schulden. In geen enkel ander onderzocht rechtsstelsel is de concentratie van (mede-)aansprakelijkheid in de persoon van de scheepseigenaar even verregaand als in België. Uit de afweging van de in het geding zijnde belangen, de beschouwing van andere zekerheidsmechanismen en de vergelijking van mogelijke alternatieven valt te besluiten dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek best wordt geopteerd voor een herwerking, verfijning en insnoering van de in artikel 46 van de Zeewet vervatte aansprakelijkheidsregeling. Ook daartoe zijn in het wetboek bepalingen opgenomen.

Wat betreft de materieelrechtelijke regeling van de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, is het aangewezen voor de zeevaart de rechtstreekse werking van het LLMC-Verdrag te bevestigen, en voor de binnenvaart die van het CLNI 2012. Het regime van beide verdragen wordt in het wetboek overgenomen om aanvullend enkele nationale situaties te regelen. In het merendeel van de gevallen zal de rechter echter de rechtstreeks werkende verdragsbepalingen behoeven toe te passen.

De huidige Belgische regeling van de procedures voor aansprakelijkheidsbeperking is evenmin bevredigend. Rond diverse punten heerst rechtsonzekerheid. Vanuit internationaal perspectief gezien is de vigerende wetgeving bijzonder summier te noemen. Daarom is in het Belgisch Scheepvaartwetboek een meer uitvoerige regeling opgenomen. Inhoudelijk zijn in het wetboek nieuwe regelingen opgenomen betreffende:

- het inroepen van de aansprakelijkheidsbeperking als verweer;

- de tegen de fondsvorming aan te wenden rechtsmiddelen;

- de tussenkomst van de vereffenaar, met uitsluiting van een rechter-commissaris;

obligation personnelle très importante s'agissant des dettes contractées à l'occasion de l'exploitation du navire. Dans aucun autre système juridique examiné, la concentration de la (co)responsabilité dans la personne du propriétaire du navire n'est aussi poussée qu'en Belgique. En tenant compte de la pondération des intérêts en présence, en considérant d'autres mécanismes de sûreté et en comparant les alternatives possibles, la conclusion qui s'impose est qu'il vaut mieux opter, dans le Code belge de la Navigation, pour une nouvelle élaboration du régime de responsabilité figurant à l'article 46 de la Loi Maritime, dans le sens d'une plus grande précision et d'une plus grande concentration. Des dispositions sont aussi prises à ce propos dans le Code.

S'agissant de la réglementation de droit matériel de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, il convient de confirmer, pour la navigation maritime, l'application directe de la Convention LLMC, et pour la navigation intérieure, celle de la Convention CLNI 2012. Le régime de ces deux conventions est repris dans le Code en soutien de la réglementation de certaines situations nationales. Dans la majorité des cas, le tribunal devra cependant appliquer les dispositions conventionnelles directement applicables.

La réglementation belge actuelle sur les procédures de limitation de responsabilité n'est pas satisfaisante non plus. Sur différents points, l'insécurité juridique prévaut. Dans une perspective internationale, la législation en vigueur peut être qualifiée de particulièrement sommaire. Elle est également obsolète, notamment parce qu'elle renvoie à l'ancienne législation sur les faillites, aujourd'hui abrogée. C'est pourquoi une réglementation plus détaillée a été reprise dans le Code belge de la Navigation. Sur le plan du contenu, le code reprend de nouvelles dispositions réglementaires concernant :

- l'invocation de la limitation de responsabilité comme moyen de défense ;

- les recours à utiliser contre la formation du fonds ;

- l'intervention du liquidateur, à l'exclusion d'un juge-commissaire ;

- de gevolgen van de fondsvorming, van de laattijdige aangifte van schuldvorderingen en van rechterlijke uitspraken ten gronde;

- de ontbinding en sluiting van het fonds;

- de rechterlijke bevoegdheid.

3.5. Krachtlijnen van boek 4 (Opvarenden)

Het boek Opvarenden bevat bepalingen over:

- de scheepsarbeid;

- de gezagvoerders;

- maritieme veiligheidsagenten;

- verstekelingen;

- scheepvaartvergrijpen.

Uit het onderzoek van de bepalingen van de Zeewet betreffende de kapitein blijkt dat deze volledig zijn voorbijgestreefd door de praktijk van het hedendaagse scheepvaartbedrijf en door buitenlandse wetgevingen en dat zij aanzienlijke lacunes vertonen. De bepalingen zijn verouderd en slecht gestructureerd en er ontbreekt een duidelijke juridische kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein, een overzichtelijke omschrijving van zijn bevoegdheden, een regeling van zijn gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid, een duidelijke regeling van de rechterlijke bevoegdheid inzake geschillen tussen de kapitein en de reder, een IPR-regeling en een regeling van het statuut van andere gezagvoerders dan de kapitein. De archaïsche wettelijke regeling met betrekking tot scheepsdocumenten en scheepsverklaringen is praktisch nauwelijks bruikbaar.

Een fundamentele herziening van de bestaande regeling is derhalve noodzakelijk in het belang van alle betrokkenen: zowel de reders, de gezagvoerders zelf, de in maritieme zaken betrokken procespartijen en hun raadslieden, als de magistratuur.

In de bepalingen van het wetboek met betrekking tot de gezagvoerder zijn onder meer opgenomen:

- een IPR-regeling;

- les conséquences de la formation du fonds, de la déclaration tardive de créances et des décisions judiciaires sur le fond ;

- la dissolution et la clôture du fonds ;

- la compétence des tribunaux.

3.5. Lignes de force du livre 4 (Personnes embarquées)

Le livre Personnes embarquées contient des dispositions sur :

- le travail maritime ;

- les commandants ;

- les agents de sécurité maritime ;

- les passagers clandestins ;

- les infractions maritimes.

Il ressort d'une étude des dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine que celles-ci sont complètement dépassées par la pratique de la navigation actuelle et par les lois étrangères et qu'elles présentent en outre d'importantes lacunes. Les dispositions sont obsolètes et mal structurées et il manque une description claire des pouvoirs du capitaine, un régime de ses pouvoirs de représentation judiciaire dans les litiges opposant le capitaine et l'armateur, un régime de DIP et un régime du statut des autres commandants à côté du capitaine. [vertaling onvolledig ?] Le régime légal archaïque relatif aux documents ou rapports du capitaine est à peine applicable dans la pratique.

Une révision fondamentale du régime existant s'impose dès lors dans l'intérêt de tous, qu'il s'agisse de l'armateur ou du commandant, des parties impliquées dans un procès maritime et leurs conseils, ou encore des magistrats.

Sont entre autres repris dans la présente partie de DIP du Code belge de la Navigation au sujet du commandant :

- een algemene kwalificatie van de juridische positie van de gezagvoerder;

- een algemene omschrijving van de taken van de kapitein en andere gezagvoerders;

- een regeling omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein;

- een specifieke regeling omtrent de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en de betekening van procesakten;

- een bewijsregeling omtrent scheepsboeken;

- een regeling van de aflegging van scheepsverklaringen en een desbetreffende bewijsregeling;

- een bijhorende verjaringsregeling.

3.6. Krachtlijnen van boek 5 (Zee en havens)

Het boek Zee en havens bevat bepalingen over:

- het statuut van de zeegebieden;

- de reglementering van de politie en de scheepvaart in de territoriale zee;

- maritieme beveiliging;

- de voorkoming van verontreiniging door schepen.

3.7. Krachtlijnen van boek 6 (Bevrachting en vervoer)

Het boek Bevrachting en vervoer bevat regelingen over:

- de bevrachtings-, goederenvervoer- en passagiersvervoerovereenkomsten in de zeevaart;

- de bevrachtings-, goederenvervoer- en passagiersvervoerovereenkomsten in de binnenvaart;

- de overeenkomsten betreffende sleep- en duwvaart.

De bepalingen van de Zeewet over de bevrachtingsovereenkomst in de zeevaart zijn volledig verouderd. In wezen dateren zij uit de tijd van de zeventiende-eeuwse zeilvaart. De wettelijke regeling bevat geen definitie van het begrip bevrachtingsovereenkomst. De Belgische

- un régime de DIP ;

- une qualification générale de la position juridique du commandant ;

- une description générale des tâches du capitaine et autres commandants ;

- un régime du pouvoir de représentation du capitaine ;

- un régime spécifique du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine et de notification des actes de la procédure ;

- un régime de preuve des livres de bord ;

- un régime de dépôt des rapports et un régime de preuve afférent ;

- un régime de prescription approprié.

3.6. Lignes de force du livre 5 (Mer et ports)

Le livre Mer et ports contient des dispositions sur :

- le statut des zones maritimes ;

- la réglementation de la police et de la navigation dans la mer territoriale ;

- la sûreté maritime ;

- la prévention de la pollution par des navires.

3.7. Lignes de force du livre 6 (Affrètement et transport)

Le livre Affrètement et transport contient des dispositions sur :

- les contrats d'affrètement, les contrats de transport de marchandises et les contrats de transport de passagers dans la navigation maritime ;

- les contrats d'affrètement, les contrats de transport de marchandises et les contrats de transport de passagers dans la navigation intérieure ;

- les contrats relatifs au poussage et au remorquage.

Les dispositions de la Loi Maritime concernant le contrat d'affrètement dans la navigation sont totalement obsolètes. En effet, elles remontent à l'époque de la navigation à voile du dix-septième siècle. Le régime légal ne contient aucune définition de la notion de contrat d'affrètement. La

rechtspraak is geneigd om de bepalingen over de bevrachtingsovereenkomst ook toe te passen op de vervoerovereenkomst. De Zeewet zelf is hier niet erg duidelijk over en maakt overigens ook geen onderscheid tussen de verschillende soorten bevrachtingsovereenkomsten. Verder zijn de bepalingen erg casuïstisch, gebrekkig gestructureerd en alleszins voorbijgestreefd door internationaal gangbare standaardcontracten.

Mede in het licht van de resultaten van de consultaties door de Commissie Maritiem Recht en internationale aanbevelingen is ervoor geopteerd in het wetboek met betrekking tot bevrachtingsovereenkomsten een beperkte en aanvullende regeling op te nemen, die inzonderheid behulpzaam kan zijn in gevallen waarin de partijen geen gebruik van de gangbare standaardcontracten hebben gemaakt. De nieuwe regeling dient te berusten op de kernregelen van de internationaal gangbare standaardcontracten, meer bepaald BARECON 2001, NYPE 2015 en GENCON, met toevoeging van enkele specifiek wetgevende regelen. De nieuwe wettelijke regeling staat los van de regeling van de vervoerovereenkomst.

Wat betreft de regeling van de overeenkomst van overzees goederenvervoer verdient het in de huidige internationale context de voorkeur dat België gebonden blijft door de Regels van Den Haag en Visby. Of de Regels van Rotterdam internationaal zullen doorbreken, is momenteel niet duidelijk, en het verdient de voorkeur dat België in dit verband een afwachtende houding aanneemt.

Wel is het noodzakelijk dat het nationale recht met betrekking tot goederenvervoer over zee op een aantal punten wordt gecorrigeerd. In het wetboek worden de volgende maatregelen getroffen:

- het toepassingsgebied van de wettelijke regeling wordt uitgebreid tot vervoerovereenkomsten in het algemeen, ongeacht het soort vervoersdocument;

- de bescherming van het dwingende regime wordt uitgebreid tot alle partijen die bij de vervoerovereenkomst zijn betrokken;

jurisprudence belge a tendance à également appliquer les dispositions relatives au contrat d'affrètement au contrat de transport. La Loi Maritime en soi n'est pas très claire à ce propos et n'établit par ailleurs aucune distinction entre les différents types de contrats d'affrètement. D'autre part, les dispositions sont extrêmement casuistiques, mal structurées et pour le moins dépassées par des contrats types usuels au niveau international.

Notamment à la lumière des résultats des consultations de la Commission de Droit Maritime et des recommandations internationales, il a été décidé dans le code, en ce qui concerne les contrats d'affrètement, de reprendre un régime restreint et supplétif qui pourra être particulièrement utile dans des cas où les parties n'ont pas fait usage des contrats types usuels. Le nouveau régime doit reposer sur les règles de base des contrats types usuels au niveau international, plus précisément sur BARECON 2001, NYPE 2015 et GENCON, avec ajout de quelques règles législatives spécifiques. Le nouveau régime légal est indépendant du régime du contrat de transport.

En ce qui concerne le régime du contrat de transport outre-mer de marchandises, dans le contexte international actuel, il est préférable que la Belgique reste tenue par les Règles de La Haye et de Visby. Actuellement, il n'est pas évident de savoir si les Règles de Rotterdam perceront au niveau international et il est préférable que la Belgique adopte une attitude attentiste à cet égard.

Il est cependant nécessaire que plusieurs points du droit national relatif au transport de marchandises par mer soient corrigés. Dans le Code, les mesures suivantes sont prises :

- le champ d'application du régime légal est étendu aux contrats de transport en général, indépendamment du type de document de transport ;

- la protection du régime impératif est étendue à toutes les parties concernées par le contrat de transport ;

- le droit d'action contre le transporteur maritime est quelque peu élargi par rapport au droit actuel ;

- het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder wordt enigermate breder uitgewerkt dan onder het huidige recht;

- de regeling met betrekking tot deklading wordt in overeenstemming gebracht met de economische realiteit en hedendaagse internationale regelgevende tendensen;

- de regelingen van de Zeewet met betrekking tot. foutvracht en halve vracht worden geëxpliciteerd;

- het recht op aflevering wordt geregeld voor de gevallen waarin geen cognossement is uitgegeven;

- het retentierecht en het voorrecht van de vervoerder worden uitdrukkelijk wettelijk geregeld;

- de actiemogelijkheden voor de vervoerder bij niet-afhaling worden gedefinieerd;

- er wordt een regeling ingevoerd met betrekking tot aansprakelijkheid voor vertraging;

- de rechtsmacht van de Belgische rechters met betrekking tot geschillen over zeevervoerovereenkomsten wordt geëxpliciteerd;

- de geldigheid van onder meer bevoegdheidsbedingen wordt nader geregeld.

Wat passagiersvervoer wordt verwezen naar de rechtstreeks werkende bepalingen van het PAL-Verdrag 2002. Bovendien wordt dit regime in het wetboek opgenomen teneinde het te laten gelden voor alle internationaal en nationaal vervoer. De toepassing van de bepalingen van de Algemene Vervoerwet van 1891 en van afdeling II van hoofdstuk III van titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek op passagiersvervoer over zee wordt uitgesloten, aangezien zij rechtsvragen regelen die ook door het PAL-regime worden geregeld. Sommige van de bepalingen van aanvullend recht uit titel IV van de Zeewet zijn daarentegen in het wetboek overgenomen, voor zover zij in het hedendaagse zeetransport nog relevant zijn en basisrechten en -verplichtingen van de partijen regelen.

Wat de binnenvaart betreft zijn enkele elementaire bepalingen opgenomen betreffende de rompbevrachting, de tijdbevrachting en de

- le régime relatif au chargement en pontée est rendu conforme à la réalité économique et aux tendances réglementaires internationales actuelles ;

- les régimes de la Loi Maritime relatifs au faux fret et au demi-fret sont explicités ;

- le droit de délivrance est réglé pour les cas où aucun connaissement n'a été émis ;

- le droit de rétention et le privilège du transporteur sont expressément réglementés par la loi ;

- les possibilités d'action pour le transporteur en cas de non-enlèvement sont définies ;

- un régime est introduit concernant la responsabilité en cas de retard ;

- la compétence des juges belges concernant des litiges relatifs à des contrats de transport par mer est explicitée ;

- la validité, entre autres, de clauses de compétence est réglée en détail.

En ce qui concerne le transport de passagers, il est fait référence aux dispositions d'emblée applicables de la Convention PAL 2002. En outre, ce régime sera inclus dans le code pour le rendre applicable à tout le transport international et national. L'application des dispositions de la Loi générale sur le Transport de 1891 et de la Section II du Chapitre III du Titre VIII du Livre III du Code civil relatif au transport de passagers par mer est exclue, étant donné qu'elles règlent des questions juridiques qui sont également régies par le régime PAL. Certaines des dispositions de droit supplétif issues du titre IV de la Loi Maritime, par contre, ont été reprises dans le Code, dans la mesure où elles sont toujours pertinentes pour le transport maritime actuel et règlent des droits et obligations de base des parties.

En ce qui concerne la navigation intérieure, plusieurs dispositions élémentaires ont été reprises en ce qui concerne l'affrètement à coque nue, l'affrètement à temps et l'affrètement en séjour.

ligbevrachting (ook gekend als bevrachting om te liggen).

In overeenstemming met diverse stellingnamen in de binnenvaartsector is ervoor geopteerd om de regeling van het CMNI ook toe te passen op het nationaal binnenvaartvervoer. Dit regime wordt aangevuld met een aantal nationale regels welke zijn overgenomen uit de Binnenbevrachtingswet, weliswaar in een geactualiseerde versie.

Wat betreft het passagiersvervoer over de binnenwateren is in een het wetboek een elementaire regeling opgenomen die aansluit bij de algemene principes van het vervoerrecht en enkele basisregels van het maritiem passagiersvervoer overneemt. Aangezien het huidige recht geen specifieke bepalingen bevat, verhoogt dit de rechtszekerheid voor vervoerders zowel als passagiers.

De Zeewet bevat geen specifieke wettelijke regeling met betrekking tot de sleep- en duwvaart. Met het oog op de bevordering van de rechtszekerheid is in het nieuwe wetboek een elementaire wettelijke regeling van de sleep- en duwvaart opgenomen, welke de contractsvrijheid echter niet aan banden legt.

3.8. Krachtlijnen van boek 7 (Scheepsvoorvallen)

Het boek Scheepsvoorvallen omvat de regels betreffende:

- averij en inzonderheid averij-grosse;

- aansprakelijkheid bij aanvaring (zeevaart en binnenvaart);

- aansprakelijkheid wegens verontreiniging (CLC-Verdrag 1992, FUND-Verdrag, BUNKER-Verdrag, nucleaire schade);

- de opvang van schepen in toevluchtsoorden;

- berging;

- wrakverwijdering (in de territoriale zee en in de exclusieve economische zone);

- het onderzoek van scheepvaartongevallen.

Wat betreft het privaatrecht zijn de krachtlijnen als volgt.

Conformément à diverses prises de position dans le secteur de la navigation intérieure, il a été décidé d'appliquer également le régime du CMNI au transport intérieur national. Ce régime est complété par un certain nombre de règles nationales tirées de la Loi sur l'affrètement fluvial, mais dans une version actualisée.

En ce qui concerne le transport de passagers par les voies d'eau intérieures, le code reprend un régime élémentaire qui suit les principes généraux du droit du transport et reprend certaines règles de base du transport maritime de passagers. Étant donné que le droit actuel ne comprend aucune disposition spécifique, cela augmente la sécurité juridique pour les transporteurs comme pour les passagers.

La Loi Maritime ne contient aucun régime légal spécifique relatif au remorquage et au poussage. Afin de favoriser la sécurité juridique, le nouveau code reprend un régime légal élémentaire en matière de remorquage et de poussage qui ne restreint cependant pas la liberté contractuelle.

3.8. Lignes de force du livre 7 (Événements de mer)

Le livre Événements de mer contient des règles relatives à :

- l'avarie et notamment l'avarie commune ;

- la responsabilité en cas d'abordage (navigation maritime et navigation intérieure) ;

- la responsabilité en cas de pollution (Convention CLC 1992, Convention FUND, Convention BUNKER, dommage nucléaire) ;

- l'accueil des navires dans les lieux de refuge ;

- l'assistance ;

- l'enlèvement des épaves (dans la mer territoriale et dans la zone économique exclusive) ;

- l'enquête sur les accidents de navigation ;

En ce qui concerne le droit privé, les lignes de force sont les suivantes.

De in de Zeewet voorkomende materiële en formele regels met betrekking tot averij-grosse zijn sterk verouderd. Zij gaan terug op oude Franse wetgeving, die in Frankrijk reeds in 1967 werd afgeschaft. Gelet op de systematische contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, zijn de materiële regels van aanvullend recht vervat in de Zeewet bij voorbaat weinig nuttig en is het feit dat zij sterk verschillen van de genoemde internationale private regelstelsels hinderlijk. Met betrekking tot de materiële regels inzake averij-grosse is de verwijzing in het Belgisch Scheepvaartwetboek naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, met aanvulling van enkele lacunes en met opname van een definitie van averij-grosse die eveneens naar de betrokken Regels verwijst, de beste wetgevende optie. Daarnaast zijn in het wetboek een aantal procedurele bepalingen opgenomen die, weliswaar met moderniseringen en aanpassingen, op bepaalde bestaande procedurele bepalingen zijn gebaseerd. Ook is een beperkte IPR-regeling opgenomen. Ten slotte zijn elementaire bepalingen over bijzondere averij en averij in het algemeen behouden.

Uit de analyse van het huidige recht met betrekking tot aanvaring blijkt dat de bepalingen van het Aanvaringsverdrag van 1910 en de Zeewet, wat de principes betreft, ruime voldoening schenken en dat er dan ook geen aanleiding is tot fundamentele veranderingen. België dient bij voornoemd verdrag partij te blijven. In het Scheepvaartwetboek wordt verwezen naar de rechtstreeks werkende verdragsbepalingen. Daarenboven worden de verdragsregels in het wetboek overgenomen teneinde nationale situaties te regelen. In de desbetreffende bepalingen zijn de volgende ingrepen uitgewerkt:

- een nauwere aansluiting van de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek bij de tekst van het Aanvaringsverdrag van 1910;

- een onbeperkte gelding van het regime t.a.v. overheidsschepen;

- een verduidelijking van de formuleringen, steeds binnen de eisen van de verdragsconformiteit;

Les règles matérielles et formelles apparaissant dans la Loi Maritime concernant l'avarie commune sont dépassées. Elles remontent à une vieille législation française, qui est abolie en France depuis 1967 déjà. Vu l'application contractuelle systématique des Règles d'York et d'Anvers, et des Règles d'Avarie commune IVR, les règles matérielles de droit supplétif contenues dans la Loi Maritime sont au départ peu utiles et le fait qu'elles diffèrent fortement des systèmes de règles internationaux privés mentionnés est embarrassant. En ce qui concerne les règles matérielles en matière d'avarie commune, la meilleure option législative est de renvoyer dans le Code belge de la Navigation aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie commune IVR, en comblant quelques lacunes et en reprenant une définition de l'avarie commune qui renvoie également aux Règles en question. Par ailleurs, plusieurs dispositions procédurales sont reprises dans le Code, lesquelles sont basées sur certaines dispositions procédurales existantes, ayant certes fait l'objet de modernisations et d'adaptations. Un règlement de DIP limité a également été intégré. Enfin, des dispositions élémentaires sur l'avarie particulière et l'avarie en général ont été maintenues.

L'analyse du droit actuel en matière d'abordage révèle que les dispositions de la Convention sur les abordages de 1910 et de la Loi Maritime donnent largement satisfaction en ce qui concerne les principes, et qu'il est donc inutile de procéder à des modifications en profondeur. La Belgique doit rester partie à la Convention précitée. Dans le Code de la navigation, on renvoie au régime conventionnel d'application directe. En outre, les règles conventionnelles sont reprises dans le Code, afin de régler les situations régionales. Les dispositions en question comprennent les mesures suivantes :

- une meilleure correspondance entre les dispositions du Code belge de la Navigation et le texte de la Convention sur les abordages de 1910 ;

- une application illimitée du régime à l'égard des navires d'État ;

- une clarification des formulations, tout en respectant les exigences de conformité à la convention ;

- de opname van een kruisverwijzing naar de aanvaringsbevoegdheidsverdragen en artikel 637 Ger.W.;

- de invoering een elementaire IPR-verwijzingsregel met betrekking tot aanvaringen in volle zee.

Er is geen enkele reden gebleken voor een opgeven van de Belgische gebondenheid door het CLC-Verdrag 1992, het FUND-Verdrag en het Bunkerolieverdrag (telkens in hun meest recente redactie). Deze regimes bevatten essentiële waarborgen voor een behoorlijke vergoeding van door schepen veroorzaakte verontreinigingsschade, vinden wereldwijd toepassing en gelden ook in de buurlanden van België. In dezelfde context is momenteel geen reden gebleken waarom de gebondenheid door de NUCLEAR-Overeenkomst zou moeten worden opgegeven.

Bedoelde - weliswaar deels rechtstreeks werkende - verdragsregimes worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerd, met aandacht voor enkele onder de vigerende regeling gebleken wetgevingstechnische knelpunten. De bestaande implementatiewetten – met name de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet en de Fonds-Uitvoeringswet – worden eveneens in het wetboek geïntegreerd. Hetzelfde geldt voor de bestaande Atoomschepenwet. Specifiek wat betreft het Bunkerolieverdrag is het wenselijk bij nationale wetsbepaling *responder immunity* in te voeren. Dergelijke maatregel werd aanbevolen door de Conferentie die het Verdrag vaststelde en is een aanmoediging voor dienstverleners die tot de voorkoming of de beperking van verontreiniging bijdragen.

Ofschoon België partij is bij het Bergingsverdrag van 1989, bevat de Zeewet nog steeds de bepalingen van het Bergingsverdrag van 1910. Het belangrijkste objectief van de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende berging is het Bergingsverdrag van 1989 correct in het Belgische scheepvaartrecht in te passen met

- l'incorporation de renvois aux conventions sur les compétences en matière d'abordage et à l'article 637 du C. Jur. ;

- l'introduction d'une règle élémentaire de conflit de droit international privé en ce qui concerne les abordages en haute mer.

On ne relève aucun motif pour lequel la Belgique devrait cesser d'être liée par la Convention CLC 1992, la Convention FUND et la Convention sur les hydrocarbures de soute (chaque fois dans leur version la plus récente). Ces régimes offrent des garanties essentielles pour une indemnisation raisonnable des dommages dus à la pollution causée par des navires, ils sont d'application dans le monde entier et s'appliquent également dans les pays voisins de la Belgique. Dans le même contexte, aucune raison n'est apparue jusqu'à présent faisant que la Belgique devrait cesser d'être liée par la Convention nucléaire.

Les régimes conventionnels en question, bien qu'en partie directement applicables, sont intégrés dans le Code belge de la Navigation, en prêtant attention à quelques problèmes de légistique apparus dans la réglementation actuellement en vigueur. Les lois de transposition existantes – à savoir la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution et la Loi de mise en œuvre du fonds – sont également intégrées dans le code. Il en va de même pour la loi existante sur la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire. En ce qui concerne spécifiquement la Convention sur les hydrocarbures de soute, il est souhaitable d'introduire la *responder immunity* dans la réglementation nationale. Une telle mesure a été préconisée par la Conférence qui a établi la Convention et représente un encouragement pour les prestataires de services qui contribuent à prévenir ou à limiter la pollution.

Bien que la Belgique soit partie à la Convention sur l'assistance de 1989, la Loi Maritime contient toujours les dispositions de la Convention sur le sauvetage de 1910. Le principal objectif des dispositions du Code belge de la Navigation relatives au sauvetage est d'intégrer de manière appropriée la Convention sur l'assistance de 1989 dans le Droit

het oog op de regeling van de berging van schepen die niet onder het Bergingsverdrag van 1989 vallen, van boorplatforms en -installaties en van Belgische gezagsschepen. Hierdoor wordt gebruik gemaakt van de door het Bergingsverdrag van 1989 aan de nationale wetgever gelaten beleidsruimte. Ter ondersteuning van de Belgische scheepvaart- en havensector en het Belgische maritieme forum dient inzonderheid een voor de bergers gunstig wetgevend klimaat te worden gecreëerd. Momenteel geven bergers immers de voorkeur aan arbitrage in Londen. Ter aanvulling of uitwerking van het regime vervat in het Bergingsverdrag van 1989 zijn in het wetboek de volgende ingrepen uitgewerkt:

- zoals vermeld, een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van de bergingsregels tot o.m. alle platforms en booreilanden die voldoen aan het begrip schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ook wanneer zij niet op locatie in bedrijf zijn;

- een principiële bevestiging van het recht van de overheid op bergloon;

- een ruime regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij de sluiting van bergingsovereenkomsten;

- de verplichting voor de berger om de diverse belanghebbenden voor het bergloon aan te spreken;

- wat het recht op bergloon van de bemanning betreft, een verwijzing naar het relevante arbeidsovereenkomstenrecht, dus zonder opname van een specifieke materiële regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek;

- de uitsluiting van de vordering van een bergloon lastens geredde personen;

- de invoering van een uitdrukkelijke regeling met betrekking tot de verschuldigdheid van interesten;

- de invoering van een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen;

- de overname van de in het Bergingsverdrag van 1989 opgenomen IPR-verwijzingsregels;

- de opname van een interpretatieregel.

3.9. Krachtlijnen van boek 8 (Handhaving)

maritime belge, en vue de réglementer l'assistance à des navires qui ne relèvent pas de la Convention sur l'assistance de 1989, des plateformes et installations de forage et des navires de souveraineté belges. Il est fait pour cela usage de la marge de manœuvre laissée au législateur national par la Convention sur l'assistance de 1989. Afin de soutenir le secteur maritime et portuaire belge, et le forum maritime belge, il convient notamment de créer un climat législatif favorable pour les assistants. À l'heure actuelle, l'arbitrage à Londres a, en effet, la préférence des assistants. Les mesures suivantes ont été élaborées dans le code, en vue de compléter ou d'élaborer le régime contenu dans la Convention sur l'assistance de 1989 :

- comme mentionné, un élargissement limité du champ d'application des règles d'assistance notamment à toutes les plateformes et plateformes de forage qui satisfont à la notion de navire au sens du Code belge de la Navigation, même si elles ne sont pas en service sur le site en question ;

- une confirmation de principe du droit de l'État à une rémunération pour assistance ;

- des dispositions larges concernant le pouvoir de représentation lors de la conclusion de conventions d'assistance;

- l'obligation pour l'assistant de se tourner vers les diverses parties intéressées pour les frais d'assistance ;

- en ce qui concerne le droit de l'équipage à une rémunération pour assistance, un renvoi au droit des contrats de travail pertinent, donc sans intégration d'une règle matérielle spécifique dans le Code belge de la Navigation ;

- l'exclusion de la réclamation des frais de sauvetage à charge des personnes sauvées ;

- l'introduction d'un régime explicite concernant l'exigibilité des intérêts ;

- l'introduction d'un délai de prescription supplémentaire pour les actions récursoires ;

L'incorporation des règles de conflit de lois du droit international privé reprises dans la Convention sur l'assistance de 1989 ;

- l'incorporation d'une règle interprétative.

3.9. Lignes de force du livre 8 (Application)

Het wetboek voert een uitgekiende regeling van administratieve beboeting in. De bepalingen zijn deels geïnspireerd door die van het Sociaal Strafwetboek. Het boek versterkt ook de bevoegdheden van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

4. ARTIKELSGEWIJZE COMMENTAAR

EERSTE BOEK – ALGEMENE BEPALINGEN

Titel 1 – Begrippen

Art. 1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht

Dit artikel definieert een aantal bronnen van scheepvaartrecht.

Ter aanduiding van de IMO- en de binnenvaartverdragen in paragraaf 1 wordt, omwille van de consistentie, uitsluitend gebruik gemaakt van de internationaal gangbare afkortingen.

Teneinde de bepalingen van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen te eerbiedigen, wordt in de Nederlandstalige versie van het Belgisch Scheepvaartwetboek gesproken over de "Regels van York en Antwerpen" (49°), in plaats van de in het Nederlandse taalgebied meer gebruikelijke benaming "York-Antwerp Rules". Deze benaming sluit aan bij de Franse benaming "les Règles d'York et d'Anvers".

Voorts wordt gesproken over de "*Avarij*-Grosse Regels IVR" (7°), terwijl in de ontworpen materiële wetsbepalingen voor het overige de term *averij*, met een "e" in plaats van een "a" wordt gehanteerd. Deze discrepantie is een onvermijdelijk gevolg van het feit dat "Avarij-Grosse Regels IVR" de officiële benaming van het bedoelde instrument is.

In paragraaf 2 worden twee belangrijke bronnen van zelfregulering gedefinieerd.

Paragraaf 2, 1° geeft vooreerst een eenvoudige definitie van het "gebruik". Zij weerspiegelt een

Le code de conduite introduit un régime sophistiqué d'amendes administratives. Les dispositions sont en partie inspirées par celles du Code pénal social. Le livre renforce également les compétences du Conseil d'enquête maritime.

4. COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

PREMIÈRE LIVRE – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Titre 1 – Notions

Art. 1.1.1. Sources de droit de la navigation

Le présent article définit un certain nombre de sources de droit de la navigation.

Pour désigner les conventions de l'OMI et de navigation intérieure au paragraphe 1er, on utilise exclusivement, pour des raisons de cohérence, les abréviations internationalement en usage.

Afin de respecter les dispositions de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi de langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, on parle dans la version néerlandaise du Code belge de la Navigation des « Regels van York en Antwerpen » (49°) plutôt que de la dénomination « York-Antwerp Rules » plus utilisée en Communauté flamande. Cette dénomination se rapproche de la dénomination française « les Règles d'York et d'Anvers »

On parle ensuite en néerlandais des « *Avarij*-Grosse Regels IVR » (7°), alors que dans les dispositions légales matérielles en projet, on utilise pour le reste le terme *averij*, avec un « e » à la place d'un « a ». Cette différence est une conséquence inévitable du fait que « Avarij-Grosse Regels IVR » est la dénomination officielle de l'instrument visé.

Au paragraphe 2, deux sources importantes d'autorégulation sont définies.

Le paragraphe 2, 1°, donne tout d'abord une définition simple du terme « usage ». Elle reflète une

brede opvatting van het gebruik en is mede geïnspireerd door buitenlands recht. Zij impliceert dat geen onderscheid meer is te maken tussen gewoonte en gebruik en inz. dat geen *opinio juris* moet worden bewezen. De gelijkstelling van gewoonten en gebruiken strookt met een ruim aangehangen rechtsgeleerde visie. Zeker in het zeerecht – en ook in recente zeerechtverdragen – wordt meestal geen scherp onderscheid tussen gewoonten (Engels "customs") en gebruiken ("usages") gemaakt. Wanneer in de scheepvaartrechtelijke context toch sprake zou zijn van een "gewoonte" in de klassieke handelsrechtelijke betekenis van het woord (*usus* met *opinio juris*), kan deze ook onder het hier geregelde rechtsregime van het "gebruik" worden gevat. Anderzijds worden louter tussen partijen gebruikelijke handelwijzen of bedingen niet onder het begrip gebruik gevat. Deze elementen kunnen een rol spelen bij de interpretatie of de aanvulling van de overeenkomst en bij de bewijsvoering rond kennisname en aanvaarding, maar zijn als dusdanig geen bron van scheepvaartrecht.

Een regel kan maar als gebruik worden erkend *nadat* hij algemeen in praktijk is gekomen ("toepassing heeft gevonden"). Het volstaat dus niet dat een beroepsorganisatie een nieuwe regel als gebruik decreteert opdat het dadelijk om een gebruik zou gaan. Dergelijke kwalificatie ware voor de rechter overigens niet bindend.

Er wordt geen volstrekt algemene toepassing van de desbetreffende regels geëist. Dat bepaalde dienstverleners de regel niet volgen, verhindert dus niet dat het om een gebruik gaat. Het volstaat dat de regel "algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden". Deze definitie bekrachtigt andermaal de in recente Belgische en Franse rechtsleer verdedigde stelling dat er geen wezenlijk onderscheid (meer) bestaat tussen gewoonten en gebruiken.

De betrokken "bedrijfstak" kan op nationaal, maar ook op regionaal of lokaal vlak worden afgebakend. Ook plaatselijke gebruiken worden uitdrukkelijk erkend. In de praktijk zullen vooral havengebruiken vaak een plaatselijk karakter hebben. Ook het huidige artikel 112 van de

conception large de l'usage et s'inspire également du droit étranger. Elle implique qu'il ne faut plus établir de distinction entre la coutume et l'usage et, plus particulièrement, qu'il ne faut pas fournir la preuve d'une *opinio juris*. L'assimilation des coutumes aux usages s'aligne sur l'avis relativement unanime de la doctrine. Le droit maritime – y inclus les conventions de droit maritime récentes – n'établit généralement pas une nette distinction entre les coutumes (anglais « customs ») et les usages (« usages »). Au cas où il serait néanmoins question, dans le contexte du droit de la navigation, d'une « coutume » au sens traditionnel du droit commercial (*usus* avec *opinio juris*), celle-ci peut également être comprise comme « usage » dans le régime du droit de la navigation régi ici. La conduite ou les clauses usuelles entre parties ne relèvent en revanche pas de la notion d'usage. Ces éléments peuvent jouer un rôle lorsqu'il s'agit d'interpréter ou de compléter le contrat, et lorsqu'il faut fournir la preuve de la prise de connaissance et de l'acceptation, mais ils ne constituent pas en tant que tels une source du droit de la navigation.

Une règle ne peut être reconnue comme un usage qu'*après* être devenue une pratique courante (« a trouvé une application »). Il ne suffit donc pas qu'une organisation professionnelle ait décrété qu'une nouvelle règle devient un usage pour qu'il s'agisse effectivement d'un usage. Une telle qualification ne lie d'ailleurs nullement le juge.

L'application générale absolue des règles en question n'est pas requise. Ce n'est donc pas parce que certains prestataires de services ne respectent pas la règle qu'il ne s'agit pas d'un usage. Il suffit que la règle ait « trouvé une application générale ou quasi générale ». Cette définition renforce une fois de plus la thèse récemment défendue par les doctrines belge et française selon laquelle il n'y a pas (plus) de différence entre coutumes et usages.

La « branche d'activité » concernée peut être délimitée sur le plan national, mais également sur le plan régional ou local. Les usages locaux sont aussi expressément reconnus. Dans la pratique, ce seront surtout les usages portuaires qui auront un caractère local. L'actuel article 112 de la Loi Maritime renvoie

Zeewet verwijst overigens naar het plaatselijk gebruik.

Onder de ontworpen definitie kunnen eventueel ook regelingen worden thuisgebracht die worden beschouwd als onderdeel van de internationale *lex maritima.* In 2015 startte een Internationale Werkgroep van het Comité Maritime International met een onderzoek naar de mogelijkheid de *lex maritima* op schrift te stellen.

Onder vigeur van de Zeewet als gebruik erkende regels kunnen in principe ook onder de nieuwe bepalingen als dusdanig blijven gelden.

De nieuwe regeling verhindert evenmin de verdere toepassing in de scheepvaart- en havensector van reeds bestaande, algemeen-handelsrechtelijke gewoonten en gebruiken.

Naar de in paragraaf 2, 2° gedefinieerde "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" wordt o.m. ook verwezen in de Zwitserse zeerechtcodificatie. Drie elementen zijn in de definitie van bijzonder belang. Ten eerste gaat het om "beginselen", zoals bijv. de op fout gebaseerde aansprakelijkheid bij aanvaring, en niet om gedetailleerde technische regelingen zoals een verjaringstermijn. Ten tweede gaat het om beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening, dus om regels die de onderbouw vormen van het wettenrecht, en welke in veel gevallen berusten op traditionele opvattingen of oude gewoonten. Ten derde betreft het beginselen die op internationaal gebied worden weerspiegeld, bijv. in verdragen, in nationale wetten of internationale of buitenlandse rechtspraak en/of rechtsleer. De beginselen behoren eveneens tot de *lex maritima.*

Het is een taak van rechtspraak en rechtsleer om deze beginselen verder uit te werken, i.h.b. aan de hand van rechtshistorisch en rechtsvergelijkend onderzoek. In België dient dergelijk onderzoek in feite nog te starten. Concretisering van de bedoelde beginselen is dus een nieuwe, door de ontworpen bepaling opgelegde opgave. De reeds vermelde werkgroep van het CMI zal trachten de internationaal aanvaarde algemene

d'ailleurs, lui aussi, à l'expression « usage des lieux ».

La définition en projet peut éventuellement aussi couvrir des régimes considérés comme relevant de la *lex maritima* internationale. En 2015, un groupe de travail international du Comité Maritime International a lancé, une étude sur la possibilité de consigner par écrit la *lex maritima.*

Les règles reconnues comme des usages dans la Loi Maritime peuvent en principe rester valables en tant que telles en vertu des nouvelles dispositions.

Le nouveau régime ne fait pas non plus obstacle à la poursuite d'application, dans le secteur de la navigation et portuaire, des coutumes et usages existants en matière de droit commercial général.

Il est aussi notamment fait référence aux « principes généraux du droit de la navigation » définis au paragraphe 2, 2°, dans la codification suisse du droit maritime. Trois éléments sont particulièrement importants dans la définition. Premièrement, il s'agit de « principes », p. ex. la responsabilité basée sur la faute lors de l'abordage, et non de règles techniques détaillées comme un délai de prescription. Deuxièmement, il s'agit de principes qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation, c'est-à-dire de règles sur lesquelles s'appuie le droit légal, et reposant dans de nombreux cas sur des conceptions traditionnelles ou des coutumes anciennes. Troisièmement, il est question de principes qui se reflètent sur le plan international, par exemple dans des conventions, dans des lois nationales ou encore dans la doctrine et/ou jurisprudence internationales ou étrangère. Les principes relèvent également de la *lex maritima.*

Il appartient à la jurisprudence et à la doctrine de développer davantage ces principes en se basant sur une étude comparative et historique du droit. En Belgique, nous n'avons pas encore entamé une telle étude dans les faits. La concrétisation de ces principes est donc une nouvelle donnée imposée par la disposition en projet. Le groupe de travail du CMI déjà mentionné tentera de concrétiser les principes généraux du droit de la navigation internationalement acceptés.

scheepvaartrechtelijke beginselen te concretiseren.

Art. 1.1.2. Overheden

Dit artikel bevat definities van een aantal overheidsorganisaties die bij de tenuitvoerlegging van het wetboek een centrale rol spelen. Daarbij wordt rekening gehouden met het prerogatief van de uitvoerende macht om de overheidsadministratie te organiseren. Om die reden wordt, althans in algemene zin, geen melding gemaakt van de thans functionerende Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of het ervan afhangende Directoraat-Generaal Scheepvaart. In de huidige structuur van de federale overheid zullen deze entiteiten bij de implementatie van het wetboek alleszins de hoofdrol spelen. Evenmin wijst het wetboek één bevoegde minister aan, aangezien in de praktijk verschillende ministers (of staatssecretarissen) voor de uitvoering van het wetboek bevoegdheid kunnen bezitten. Enkele malen verwijst het wetboek wel naar de minister(s) bevoegd voor een specifiek beleidsdomein, inz. de zeevaart.

De term "bevoegde overheid" (2°) is in algemene zin gedefinieerd. In sommige bepalingen heeft het begrip, of de meervoudsvorm "bevoegde overheden", een bredere betekenis. Dat blijkt dan echter voldoende duidelijk uit de context en behoeft geen afwijkende definitie.

Binnen de federale overheid zullen sowieso entiteiten moeten functioneren onder de naam "Belgisch Scheepsregister" (3°) en "Scheepvaartcontrole" (4°). Van die laatste entiteit maken "scheepvaartcontroleurs"" deel uit. Het is nodig deze entiteiten met naam in het wetboek aan te duiden omdat ze belangrijke uitvoeringsbevoegdheden bezitten en inz. instaan voor de nakoming van verdragsverplichtingen. De benaming "Belgisch Scheepsregister" is bovendien nodig om de Belgische vlag te profileren op internationaal vlak. Hier wordt wel bepaald dat het een onderdeel is van de FOD Mobiliteit en Vervoer om rekening te houden met de wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring. Krachtens deze wet wordt de registratie van Belgische zeeschepen van

Art. 1.1.2. Autorités

Le présent article comprend des définitions d'un certain nombre d'organisations publiques qui jouent un rôle central dans la mise en œuvre du code. Dans ce contexte, il est tenu compte de la prérogative du pouvoir exécutif d'organiser l'administration publique. Pour cette raison, il n'est par exemple pas fait mention, au moins de manière générale, du Service public fédéral Mobilité et Transports actuellement en fonction ou de la Direction Générale Navigation qui en dépend. Dans l'actuelle structure des pouvoirs publics fédéraux, ces entités joueront quoi qu'il en soit le rôle principal dans la mise en œuvre du code. Le code ne désigne pas non plus un ministre compétent en particulier, étant donné que dans la pratique plusieurs ministres (ou secrétaires d'État) peuvent posséder le pouvoir d'exécution du code. A quelques reprises, le Code se réfère toutefois à un domaine politique distinct, particulièrement la navigation maritime.

Le terme "autorité compétente " (2°) est défini de manière générale. Dans certaines dispositions, la notion, ou le pluriel, "autorités compétentes ", a une signification plus large. Dans de tels cas, cela ressort suffisamment claire du contexte et ne nécessite pas de définition dérogatoire.

Au sein des pouvoirs publics fédéraux, des entités devront de toute façon fonctionner sous l'appellation « Registre naval belge » (3°) et « Contrôle de la navigation » (4°). Les « contrôleurs de la navigation » font partie de cette dernière entité. Il est nécessaire de nommer ces entités dans le code parce qu'elles possèdent d'importants pouvoirs d'exécution et assurent en particulier le respect des obligations conventionnelles. L'appellation « Registre naval belge » est en outre nécessaire au profilage du pavillon belge sur le plan international. Ici il est déterminé comme étant une partie du SPF Mobilité et Transports pour prendre en compte la loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes. En vertu de cette loi, l'enregistrement des navires marins belges du SPF

de FOD Financiën naar de FOD Mobiliteit en Vervoer overgeheveld.

Uiteraard blijft het de Koning die met de organisatie van de bedoelde diensten belast is. Dat wordt trouwens uitdrukkelijk bevestigd in de desbetreffende materiële wetsbepalingen.

De term "scheepvaartcontroleurs" vervangt omslachtige, in de huidige wetgeving voorkomende formuleringen als "de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe door de Koning aangesteld zijn".

Art. 1.1.3. Schepen

In paragraaf 1, 1° is een nieuwe definitie van het begrip "schip" opgenomen. "Schip" is de generieke term; zeeschepen en binnenschepen zijn bijzondere soorten schepen, die verderop worden gedefinieerd (onder 7° respectievelijk. 9°).

Omwille van de transparantie, en in lijn met andere codificaties zoals Boek 8 NBW, wordt ervan uitgegaan dat het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing zal zijn op alle schepen, tenzij uitdrukkelijk een uitzondering is gestipuleerd in het wetboek of, op basis van de hieronder toegelichte paragraaf 3, in een koninklijk besluit. Deze werkwijze strookt in wezen met die in Boek 8 NBW.

De ontworpen definitie van het begrip schip is nieuw en gedeeltelijk geïnspireerd door de definitie van het begrip schip in de Belgische Scheepsregistratiewet. Ook de definities in Boek 8 NBW werden in aanmerking genomen. Andere buitenlandse wetgevingen zijn ter zake minder gesofisticeerd en/of duidelijk en bieden daarom minder bruikbare grondstof. Aangezien de ontworpen definitie eerder breed is, komt zij meteen tegemoet aan de tijdens de eerste consultatie door diverse respondenten geuite wens om aan te sluiten bij brede definities in internationale verdragen zoals het MARPOL-Verdrag.

In lijn met de twee vermelde wetten wordt de Nederlandse term "schip" verkozen boven de term "vaartuig". Voor een aantal tuigen die doelbewust onder de definitie worden gebracht, zoals een

Finances est transféré vers le SPF Mobilité et Transports.

Il va sans dire que le Roi demeure chargé de l'organisation des services visés. Ce point est d'ailleurs expressément confirmé dans les dispositions légales matérielles correspondantes.

L'expression « contrôleurs de la navigation » remplace des formulations lourdes que l'on retrouve dans la législation actuelle, comme « les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation et désignés par le Roi à cet effet ».

Art. 1.1.3. Navires

Le paragraphe 1er, 1°, reprend une nouvelle définition de la notion de « navire ». Le « navire » est le terme générique ; les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure sont des types de navires spécifiques, tels que définis ci-après (respectivement aux points 7° et 9°).
Pour des raisons de transparence et dans la lignée d'autres codifications, telles que le Livre 8 du Code civil néerlandais, on part du principe que le Code belge de la Navigation s'appliquera à l'ensemble des navires, sauf exception expressément stipulée dans le code ou dans un arrêté royal pris en vertu du paragraphe 3 commenté ci-dessous. Cette façon de procéder rejoint en substance celle du Livre 8 du Code civil néerlandais.

La définition en projet du concept de navire est neuve et s'inspire partiellement de la définition de la notion de navire dans la Loi belge relative à l'enregistrement des navires. Les définitions du Livre 8 du Code civil néerlandais ont également été prises en considération. D'autres législations étrangères sont à cet égard moins sophistiquées et/ou moins claires et constituent dès lors une matière première moins utile. Étant donné son caractère plutôt large, la définition en projet répond directement au souhait exprimé par plusieurs participants à la première consultation de se rallier aux définitions larges des conventions internationales, comme la convention MARPOL.

Dans la lignée des deux lois types mentionnées, le terme néerlandais « schip » est préféré à celui de « vaartuig ». Pour un certain nombre d'engins inclus délibérément dans la définition, comme une grue flottante, la désignation en tant que « schip » semble

drijvende kraan, komt de aanduiding als "schip" misschien enigszins geforceerd over. De term "vaartuig" is ongetwijfeld algemener, ofschoon taalkundig evenmin perfect geschikt. De hier beoogde tuigen hebben immers niet alle de gewoonlijke bestemming om te *varen*. In het Nederlandse spraakgebruik en in het Nederlandstalige zeerecht is de term *water*tuig, die adequater zou zijn, echter niet ingeburgerd. Na rijpe overweging werd aan het woord "schip" vastgehouden omwille van de terminologische consistentie van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het wetboek draagt het opschrift "Scheepvaartwetboek" en hanteert diverse met het onderdeel "scheeps-" samengestelde termen, zoals "scheepseigenaar", "scheepsvoorrecht", "scheepshypotheek" en "scheepsmede-eigendom", die niet kunnen worden vervangen door een samenstelling met "-vaartuig".

quelque peu forcée. Le terme « vaartuig » est incontestablement plus général, bien que du point de vue linguistique, il ne soit pas non plus tout à fait approprié. Les engins visés ici ne sont en effet pas tous destinés à la *navigation*. En néerlandais, le terme *water*tuig qui serait plus adéquat n'est toutefois d'usage courant ni dans la langue néerlandaise ni dans le droit maritime néerlandophone. Après mûre réflexion, le mot « schip » a été retenu pour des raisons de cohérence terminologique au sein du Code belge de la Navigation. Le code est intitulé « Scheepvaartwetboek » et utilise divers termes composés ou dérivés du terme « scheeps- », tels que « scheepseigenaar », « scheepsvoorrecht », « scheepshypotheek » et « scheepsmede-eigendom », qui ne peuvent être remplacés par un mot dérivé du terme « -vaartuig ».

In de Franse versie is als equivalent van "schip" "navire" verkozen boven "bâtiment". De laatste term is enger en duidt op schepen met een aanzienlijke tonnenmaat.

Dans la version française, l'on a privilégié, comme equivalent de "schip", "navire" par rapport à "bâtiment". Ce dernier terme est plus étroit et désigne les navires de fort tonnage.

Een schip is blijkens de definitie steeds een "tuig", zodat boomstronken niet in aanmerking komen. Het woord tuig is overgenomen uit de Scheepsregistratiewet. Gelet op dit gebruik van het woord tuig is het overbodig om uit de definitie in Boek 8 NBW de woorden "blijkens zijn constructie" over te nemen, die er in wezen dezelfde onderscheidende functie hebben.

Selon la définition, un navire est toujours un « engin », de sorte que des souches d'arbres n'entrent pas en ligne de compte. Le mot « engin » est repris de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Étant donné l'utilisation du mot « engin », il est inutile de reprendre de la définition du Livre 8 du Code civil néerlandais les mots « blijkens zijn constructie » (« eu égard à sa construction »), qui y remplit au fond la même fonction distinctive.

In de ontworpen definitie wordt het centrale criterium van de geschiktheid tot gebruik als "middel van verkeer" uit de Scheepsregistratiewet overgenomen. Het is passender dan het ruimere drijfcriterium uit Boek 8 NBW.

Dans la définition en projet, le critère central de l'aptitude à être utilisé comme « moyen de circulation » est repris de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Ce critère est plus approprié que le critère de la flottabilité, nettement plus large, du Livre 8 du Code civil néerlandais.

Zo is een vlottende navigatieboei een schip in de zin van Boek 8 NBW, maar geen schip in de zin van de Scheepsregistratiewet. Het lijkt weinig zinvol om navigatieboeien in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek als schepen te beschouwen. Dergelijke boeien vormen eerder een onderdeel van de verkeersinfrastructuur dan dat zij zelf een middel van verkeer uitmaken. Aanwending van het verkeersmiddelcriterium biedt precies de oplossing. Dit criterium leidt er

Ainsi, une bouée de navigation flottante est un navire (« schip ») au sens du Livre 8 du Code civil néerlandais, mais pas un navire au sens de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Il semble peu judicieux de considérer les bouées de navigation comme des navires au sens du Code belge de la Navigation. De telles bouées constituent une partie de l'infrastructure nécessaire à la circulation, plutôt qu'un moyen de circulation par elles-mêmes. L'adoption du critère du moyen de circulation offre

bijvoorbeeld ook toe dat een van boord geslagen container niet als een schip kan worden beschouwd. Dergelijke container is (of was) misschien een middel van vervoer, maar geen middel van verkeer. Meer in het algemeen moet de hoedanigheid van schip worden ontzegd aan direct in het water drijvende lading die wordt voortgesleept (zoals ook bouwblokken van een schip in aanbouw).

Zoals hieronder uitgelegd betekent dit alles niet dat het drijfcriterium wordt opgegeven. Het drijven of gedreven hebben is een aanvullend vereiste.

Ofschoon de parlementaire voorbereiding van de Scheepsregistratiewet uitwijst dat het deelnemen aan het scheepvaartverkeer als criterium te onderscheiden is van de functionele bestemming van het tuig (vervoeren, oceanografisch onderzoek, enz.), wordt het "middel van verkeer"-criterium hier nader omschreven.

De reden is dat een aantal doorgaans stationair gebezigde tuigen die in het wetboek thuishoren, zoals woonboten en lichtschepen, volgens het gewoon spraakgebruik slechts zeer ondergeschikt of helemaal niet deelnemen aan het "verkeer", zodat het verkeerscriterium taalkundige verwarring kan veroorzaken.

In de ontworpen omschrijving wordt het begrip "verkeer te water" gebruikt, dat onder 2° nader wordt gedefinieerd.

In deze nadere definitie wordt duidelijk gemaakt dat ook stationaire of immobiele tuigen aan het verkeer blijven deelnemen.

In het algemeen geldt dat stationeren, zoals het aanmeren en het aangemeerd zijn, en het ankeren en het voor anker liggen, mede als vormen van verkeer te water gelden.

Een passagiersschip dat dient als congresruimte, hotel of restaurant, en dat daartoe een vaste ligplaats inneemt, blijft een schip. Een lichtschip dat op een bepaalde plaats is verankerd, blijft een schip, want het kan steeds verplaatst of vervangen worden. Een opgelegd schip en een schip in herstelling dat op het water dan wel op een

précisément la solution. Ce critère a par exemple aussi pour effet qu'un conteneur passé par-dessus bord ne peut pas être considéré comme un navire. Un tel conteneur est (ou était) peut-être un moyen de transport, mais pas un moyen de circulation. De manière plus générale, il faut priver de la qualité de navire les cargaisons flottant directement sur l'eau qui sont remorquées (comme également les unités de construction d'un navire en cours de construction).

Tel qu'expliqué ci-dessous, tout ceci ne signifie pas que l'on abandonne le critère de la flottabilité. La possibilité de flotter ou d'avoir flotté est une condition complémentaire.

Bien que les travaux préparatoires de la Loi relative à l'enregistrement des navires indiquent que le critère de la participation à la navigation sur l'eau doit être distingué de celui de la destination fonctionnelle de l'engin (transport, recherche océanographique, etc.), le critère du « moyen de circulation » est ici précisé.

La raison est qu'un certain nombre d'engins qui ont leur place dans le code, tels les bateaux-logements et les bateaux-phares, qui sont généralement utilisés à l'état stationnaire, ne participent, selon l'usage linguistique ordinaire, qu'à titre subsidiaire, voire pas du tout à la « circulation », de sorte que le critère de la circulation est susceptible de créer une confusion linguistique.
Dans la définition en projet, la notion utilisée est celle de la « circulation sur l'eau », notion faisant l'objet d'une définition plus précise au point 2°.

Il ressort de cette définition que les engins stationnaires ou immobiles continuent à participer à la circulation.

D'une façon générale, le stationnement, par exemple le fait d'amarrer ou d'être amarré, de jeter ou d'avoir jeté l'ancre, constitue également une forme de participation à la circulation.

Un navire à passagers servant d'espace pour congrès, hôtel ou restaurant, et occupant à cet effet un emplacement fixe, reste un navire. Un bateau-phare amarré à un endroit donné reste un navire, parce qu'il est susceptible d'être déplacé ou remplacé. Un navire désarmé et un navire en réparation qui se trouve dans l'eau, dans un chantier naval ou en cale sèche, restent

scheepshelling of in een droogdok ligt, blijven eveneens schepen. Hetzelfde geldt voor een schip dat wordt verbouwd, ook wanneer het zodanig wordt uiteengenomen dat het tijdelijk niet meer kan drijven, zoals in het geval van een zgn. jumboïsering, waarbij een schip in tweeën wordt gezaagd om er een verlengstuk in in te bouwen. Dergelijke schepen behouden overigens ook in publiekrechtelijk opzicht hun individualiteit. Bovendien ware het onlogisch om onafgewerkte, pas van stapel gelopen vaartuigen als schepen te beschouwen, terwijl bestaande vaartuigen die alleen maar worden aangepast, dit statuut te ontnemen. Er moet dus worden aangenomen dat een schip in ombouw blijft voldoen aan alle in de definitie vermelde criteria, ook wanneer het tijdelijk niet aan het verkeer kan deelnemen of tijdelijk niet meer drijft.

Vaste tuigen (gedefinieerd onder 4°) die blijvend met het land of de bodem zijn verbonden, worden, zoals in de Scheepsregistratiewet, uitgesloten.

Te denken valt aan op hun exploitatieplaats aangekomen en definitief verankerde of afgezonken boorplatforms, aan drijvende windmolens die met kabels in de zeebodem verankerd zijn, aan de aan de kaai bevestigde vlotsteigers of roro-pontons (linkspans), die nadat ze naar hun bestemming zijn gesleept, definitief in de haveninfrastructuur worden geïntegreerd en aan vaartuigen die met stangen of andere vaste verbindingen aan de dijk, het jaagpad of de kaai zijn bevestigd. Drijvende caissons of bouwelementen voor bijv. een brug die naar een bouwplaats worden gesleept zijn – voor zover ze al zijn te beschouwen als middel van verkeer te water – geen schepen zodra ze op hun bestemming zijn vastgemaakt en met andere woorden in het bouwwerk zijn geïntegreerd. Analoge criteria moeten worden toegepast ten aanzien van drijvende droogdokken, woonschepen en andere drijvende woongelegenheden, drijvende hotels, restaurants en gevangenissen, stationaire tanklichters en bunkervaartuigen en dergelijke meer.

In principe kan ervan worden uitgegaan dat een tuig dat louter is aangemeerd met behulp van kabels, touwen, meerpalen en/of dukdalven, zodat het op eenvoudige wijze kan worden losgemaakt,

des navires. Il en va de même pour un navire en transformation, même lorsqu'il est démonté de manière telle qu'il ne puisse temporairement plus flotter, par exemple dans le cas d'une jumboïsation, action par laquelle le navire est scié en deux en vue d'y insérer une pièce visant à le rallonger. Du point de vue du droit public, ces navires conservent d'ailleurs également leur individualité. De plus, il serait illogique de considérer des bâtiments inachevés qui viennent à peine d'être lancés comme des navires, et d'ôter ce statut aux bâtiments existants qui ne font que l'objet d'une adaptation. Il faut donc admettre qu'un navire en cours de transformation continue à remplir tous les critères mentionnés dans la définition, même lorsqu'il n'est temporairement pas en état de participer à la circulation ou de flotter.

Les engins fixes (définis au point 4°) qui sont en permanence attachés à la terre ou au sol sont, tout comme dans la Loi relative à l'enregistrement des navires, exclus.
Pensons aux plates-formes de forage qui sont arrivées à leur lieu d'exploitation et qui y sont ancrées définitivement, aux éoliennes flottantes qui sont ancrées au sol marin par des câbles, aux pontons flottants fixés au quai ou aux pontons ro-ro (« linkspans ») qui, après avoir été remorqués jusqu'à leur destination, sont intégrés définitivement à l'infrastructure portuaire, ainsi qu'aux bâtiments qui sont reliés à l'aide de tringles ou d'autres connections fixes à la digue, au sentier de halage ou au quai. Les caissons flottants ou éléments de construction destinés par exemple à un pont qui sont remorqués vers un lieu de construction ne sont pas – pour autant qu'il faille les considérer comme un moyen de circulation – des navires dès l'instant où ils sont fixés à leur lieu de destination et sont en d'autres termes intégrés à la construction. Des critères analogues doivent être appliqués en ce qui concerne les cales sèches flottantes, les bateaux-logements et autres habitations flottantes, les hôtels, restaurants et prisons flottants, les bateaux-citernes et bateaux de ravitaillement à l'état stationnaire, etc.

En principe, l'on peut partir du principe qu'un engin purement amarré à l'aide de câbles, amarres, pieux et/ou ducs-d'Albe, et pouvant donc facilement être désamarré, reste un navire, alors que l'ancrage de

een schip blijft, terwijl een vaste inbouw van het tuig of andere aanhechting ervan aan de wal of de bodem in de zin van de wetsbepaling een vast tuig maakt, dat niet meer als schip kan worden beschouwd. Het feit dat het tuig een vaste plaats inneemt of die slechts hoogst zelden verlaat, is geen relevant element.

Specifiek wat FPSO's, FSO's en FSU's betreft moet worden opgemerkt dat er zowel permanent aangemeerde als deconnecteerbare varianten van deze offshore-tuigen bestaan. Soms betreft het omgebouwde tankschepen. De mogelijkheid om deze tuigen los te maken biedt onder meer het voordeel dat kan worden geanticipeerd op orkanen. Er is geen aanleiding om in het licht van de karakteristieken van deze tuigen van de systematiek van de ontworpen bepalingen af te wijken. Deconnecteerbare FPSO's e.d. zullen in de regel als schepen moeten worden beschouwd. Of de vasthechting aan de zeebodem voldoende permanent is om van een vast tuig te kunnen spreken, is een feitenkwestie. Op grond van de hieronder toegelichte paragraaf 3 kan de Koning ook als vast tuig te kwalificeren FPSO's etc. echter met schepen gelijk stellen, zodat bijv. financiering aan de hand van een scheepshypotheek mogelijk wordt. Dergelijke gelijkstelling kan overigens ook gebeuren voor andere tuigen zoals vast bevestigde woonschepen.

De definitie van schip uit de Scheepsregistratiewet wordt voorts verengd door te eisen dat het moet gaan om een verkeersmiddel dat kan worden gebruikt op *openbare* wateren.

Het begrip openbare wateren wordt afzonderlijk gedefinieerd in artikel 1.1.4, 1°. De bedoeling is om vaartuigen die worden gebezigd in private vijvers of andere afgesloten waterbekkens te weren. Te denken valt aan plezier- of dienstvaartuigen gebezigd in of op van het openbaar waterwegennet afgesloten stuwmeren, bouwwerven, groeven, zeilvijvers, roeibanen, zwembaden, recreatieparken of kermisattracties. Steeds geldt het "openbaar" karakter van de wateren als hoofdonderscheidingscriterium. Zo is het denkbaar dat een van het waterweggennet afgesloten en desgevallend zelfs bestuursrechtelijk als onbevaarbare waterloop beschouwd water toch een openbaar water in de

l'engin à la berge ou au sol ou toute autre fixation au sens de la disposition légale en fait un engin fixe, qui ne peut plus être considéré comme navire. Le fait que l'engin occupe une place fixe ou ne la quitte que très rarement n'est pas un élément pertinent.

Pour ce qui concerne spécifiquement les FPSO, FSO et FSU, il faut noter qu'il existe de ces engins off-shore tant des variantes amarrées en permanence que des variantes susceptibles d'être déconnectées. Il s'agit parfois de navires-citernes transformés. La possibilité de déconnecter ces engins présente notamment l'avantage que l'on peut anticiper les ouragans. Il n'y a, à la lumière des caractéristiques de ces engins, pas de raison de déroger à la systématique des dispositions en projet. Les FPSO et autres engins analogues susceptibles d'être déconnectés devront en règle être considérés comme des navires. La question de savoir si l'ancrage au fond de la mer est suffisamment permanent pour pouvoir parler d'engin fixe est une question de fait. En vertu du paragraphe 3 commenté ci-dessous, le Roi peut toutefois assimiler aux navires les FPSO, etc. qui doivent être qualifiés d'engins fixes, afin par exemple de rendre possible leur financement par une hypothèque sur navire. Une telle assimilation est d'ailleurs également possible pour d'autres engins tels que les bateaux-logements ancrés de façon fixe.

La définition du terme « navire » de la Loi relative à l'enregistrement des navires est ensuite rétrécie en exigeant qu'il s'agisse d'un moyen de circulation apte à être utilisé sur les eaux *publiques*.

La notion d'eaux publiques fait l'objet d'une définition distincte à l'article 1.1.4, 1°. Le but est d'écarter les bâtiments utilisés sur des étangs privés ou d'autres bassins fermés. L'on pense aux bateaux de plaisance ou de service employés dans ou sur les barrages sans communication avec le réseau public des voies navigables, les chantiers de construction, les carrières, les plans d'eau destinés à la pratique de la voile, les bassins pour la pratique de l'aviron, les piscines, les parcs récréatifs ou les attractions foraines. C'est toujours le caractère « public » des eaux qui sert de critère de distinction principal. Ainsi, il est concevable qu'un cours d'eau sans communication avec le réseau des voies navigables et, le cas échéant considéré par le droit administratif

zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek is, inzonderheid. wanneer de beherende overheid dit water, desgevallend onder vigeur van een publiekrechtelijke reglementering, openstelt voor publiek gebruik, of dergelijk gebruik gedoogt. Te denken valt aan door commerciële rondvaartboten gebezigde binnenwateren in historische stadscentra en op het Kanaal Brugge-Damme, waarop wordt gevaren in een gesloten circuit. Privaatrechtelijk beheerde en niet aan enige publiekrechtelijke normering onderworpen zeilvijvers en meren zijn geen openbaar water. Uiteraard zullen zich randgevallen kunnen voordoen.

Openbare wateren kunnen zowel tot de binnenwateren behoren als tot de territoriale zee, de exclusieve economische zone, de volle zee of andere desgevallend volkenrechtelijk onderscheiden mariene rechtsgebieden.

Wanneer een baggerschip zich tijdelijk buiten de openbare wateren begeeft, bijvoorbeeld om een havendok in aanleg uit te graven, verliest het zijn karakter van schip niet. Het statuut van schip behoudt de voorrang. Hetzelfde geldt wanneer een zeiljacht geschikt om op zee of rivieren te varen, wordt gebruikt op een afgesloten private zeilvijver. Dat dergelijk jacht het statuut van schip behoudt, betekent echter nog niet dat het integrale Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is op alle voorvallen waarin dat vaartuig in een niet-openbaar water betrokken raakt. Het is belangrijk voor ogen te houden dat het openbaar water-criterium slechts een component is van de wettelijke definitie van het begrip schip, maar als dusdanig niet het territoriale toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek determineert. Overigens belet niets dat de rechter voorvallen op niet-openbare wateren, ook deze waarin andere tuigen dan schepen betrokken zijn, binnen de perken van de andere toepasselijke regelgeving, beoordeelt op basis van een analogische toepassing van bepaalde in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regels.

Het drijfcriterium is onder meer behulpzaam om te bepalen wanneer het schip ontstaat.

comme innavigable, fasse néanmoins partie des eaux publiques au sens du Code belge de la Navigation, en particulier lorsque l'autorité gestionnaire ouvre ce cours d'eau à l'utilisation publique ou en tolère l'utilisation publique, le cas échéant en vertu d'une réglementation de droit public, en particulier un règlement (communal). L'on pense aux eaux intérieures dans les centres-ville historiques et sur le Canal Bruges-Damme occupées par des bateaux de croisières commerciaux, où la navigation se fait en circuit fermé. Les plans d'eau et lacs destinés à la voile sous gestion privée qui ne sont pas soumis à de quelconques normes de droit public ne constituent pas des eaux publiques. Des cas limites pourront bien entendu se présenter.
Les eaux publiques peuvent appartenir tant aux eaux intérieures qu'à la mer territoriale, à la zone économique exclusive, à la haute mer ou, le cas échéant, à d'autres aires marines reconnues par le droit des gens.

Lorsqu'un dragueur se rend temporairement en dehors des eaux publiques, par exemple pour creuser un bassin portuaire en cours de construction, il ne perd pas son caractère de navire. Le statut de navire conserve la priorité. Il en va de même lorsqu'un bateau à voile apte à naviguer en mer ou en rivière est utilisé sur un plan d'eau fermé privé. Le fait qu'un tel bateau à voile conserve son statut de navire ne signifie toutefois pas pour autant que l'intégralité du Code belge de la Navigation s'applique à l'ensemble des événements dans lesquels ce bâtiment est impliqué lorsqu'il se trouve dans des eaux non publiques. Il est important de garder à l'esprit que le critère des eaux publiques n'est que l'une des composantes de la définition légale de la notion de navire, mais qu'il ne détermine pas en tant que tel le champ d'application territorial du Code belge de la Navigation. Rien ne s'oppose d'ailleurs à ce que, pour apprécier les événements se produisant dans des eaux non publiques, de même que ceux impliquant d'autres engins que des navires, le juge applique par analogie, dans les limites des autres règles applicables, certaines règles reprises du Code belge de la Navigation.

Le critère de la flottabilité est notamment utile pour déterminer quand le navire prend naissance.

Een schip in aanbouw dat het bouwdok of de helling nog niet verlaten heeft, is nog geen schip geworden. Een schip in aanbouw dat van stapel is gelopen en te water ligt met het oog op afbouw, is wel reeds een schip. Het criterium van de stapelloop of het verlaten van het droge bouwdok belet niet dat het schip in aanbouw, ingevolge een bijzondere bepaling in het wetboek, en in lijn met de huidige wetgeving, reeds eerder vatbaar is voor registratie of teboekstelling (zie art. 2.1.1, § 4) en hypothekering (zie art. 2.5.25).

Van de definitie in de Scheepsregistratiewet wordt enigszins afgeweken door niet letterlijk de basiscomponent "drijvend tuig" op te nemen. Deze laatste omschrijving doet een probleem rijzen met betrekking tot aan de grond gelopen of op het droge gevallen schepen, waarvan de – niet noodzakelijk abnormale of ongewilde – tijdelijke positie niet tot een verandering van het juridisch statuut mag leiden. Om dit probleem te ondervangen wordt in de hoofddefinitie onder 1°, naar analogie met Boek 8 NBW, de omschrijving "dat drijft of heeft gedreven" gehanteerd.

Op te merken valt dat drijven onder water kan gebeuren; dit is ook de zienswijze van de Nederlandse wetgever en de Franse rechtsleer. Onderzeeërs zijn dus schepen. Een tuig dat zich op de zeebodem verplaatst zonder die bodem te verlaten, drijft niet en is dus geen schip.

Het verkeer te water waarvoor het schip geschikt moet zijn, betreft overigens verkeer in, onder of over water. Ingevolge de ontworpen definitie zijn draagvleugelboten (*hydrofoils*, waaronder *jetfoils*) en luchtkussenvaartuigen (*hovercrafts*wel degelijk als schepen te beschouwen. Deze tuigen verplaatsen goederen of passagiers van oever tot oever terwijl ze op het water steun vinden, en staan dan ook nader tot het schip dan tot het luchtvaartuig. Ook deze oplossing, die aansluit bij de hieronder besproken Belgische publiekrechtelijke luchtvaartwetgeving, strookt met onder meer de Franse en Nederlandse zienswijze. Om duidelijk te maken dat luchtkussenvaartuigen schepen zijn en geen luchtvaartuigen, wordt dit uitdrukkelijk in de ontworpen wettekst bevestigd aan de hand van een begripsomschrijving die o.m. strookt met deze in

Un navire en construction qui n'a pas encore quitté le chantier naval ou la cale de construction n'est pas encore devenu un navire. En revanche, un navire en construction qui a été lancé et se trouve dans l'eau en vue de son parachèvement constitue bien un navire. Le critère du lancement ou le fait de quitter la cale sèche n'empêche toutefois pas que le navire en construction soit, à la suite d'une disposition spéciale du code, et conformément à la législation actuelle, déjà susceptible d'enregistrement ou d'immatriculation (voir l'art. 2.1.1, § 4) et d'hypothèque (voir art. 2.5.25).
L'on déroge quelque peu à la définition de la Loi relative à l'enregistrement des navires en ne reprenant pas littéralement la composante de base de l'« engin flottant ». Cette dernière expression donne lieu à un problème en ce qui concerne les navires échoués ou en cale sèche, dont la position temporaire – qui n'est pas nécessairement anormale ou involontaire – ne peut entraîner un changement de statut juridique. C'est pour parer à ce problème que, par analogie avec le Livre 8 du Code civil néerlandais, on emploie dans la définition principale au point 1° la définition « qui flotte ou a flotté ».

À noter qu'il est possible de flotter sous l'eau ; il s'agit d'ailleurs du point de vue du législateur néerlandais et de la doctrine française. Les sous-marins sont donc des navires. En revanche, un engin qui se déplace sur le fond des mers sans le quitter ne flotte pas et n'est donc pas un navire.

La circulation à laquelle le navire doit être approprié concerne d'ailleurs la circulation dans, sous ou sur l'eau. En conséquence de la définition en projet, les hydroglisseurs (les *hydrofoils* et parmi ceux-ci les *jetfoils*) et les aéroglisseurs (*hovercrafts*) doivent être considérés comme des navires. Ces engins transportent des marchandises ou des passagers d'une rive à l'autre en prenant appui sur l'eau, et sont dès lors plus proches du navire que de l'aéronef. Cette solution, qui correspond à la législation de droit public belge en matière de navigation aérienne abordée ci-dessous, se situe dans la lignée des points de vue français et néerlandais. Pour bien montrer que les aéroglisseurs sont des navires et non des aéronefs, le texte légal en projet prévoit expressément une définition qui est notamment conforme à celle du Livre 8 du Code civil néerlandais. Étant donné que les hydroglisseurs répondraient à la définition légale même sans cette précision explicite, il n'est pas

Boek 8 NBW. Aangezien de luchtkussenvaartuigen ook zonder deze explicitering aan de wettelijke definitie zouden voldoen, is het niet wenselijk ze louter met schepen *gelijk te stellen*. Voor draagvleugelboten, die met behulp van ski-achtige elementen steeds contact houden met het water, is dergelijke explicitering overbodig; dat deze tuigen aan de definitie van het schip voldoen kan geen enkele twijfel opwekken. Op te merken valt dat luchtkussenvaartuigen uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het Passagiersverdrag 2002 worden gesloten.

Watervliegtuigen (gedefinieerd onder 5°) daarentegen worden uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het wetboek gesloten. Ook in andere landen als Frankrijk en Nederland worden deze tuigen buiten het zeerecht gehouden. In principe is een watervliegtuig nochtans een tuig dat met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing drijft of gedreven heeft en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water. Watervliegtuigen zijn in de eerste plaats echter luchtvaartuigen. Zij komen maar met het water in contact naar aanleiding van het opstijgen, landen, taxiën en stationeren. Ter vergelijking: een luchtvaartuig wordt geen voertuig voor wegvervoer omdat het bij opstijgen, landen, taxiën en stationeren op wielen steunt. Bovendien worden watervliegtuigen reeds door bestaande andere wetgevingen als luchtvaartuigen beschouwd. Zo valt te wijzen op de publiekrechtelijke Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart. Deze wet verstaat onder luchtvaartuig "alle toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden ten gevolge van de reactiekrachten welke de lucht er op uitoefent" (art. 1, tweede lid). In diverse uitvoeringsbesluiten wordt het luchtvaartuig op een vergelijkbare wijze gedefinieerd als "ieder toestel dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent met uitzondering van deze krachten op het aardoppervlak". Deze begripsomschrijvingen, welke overigens beoogden luchtkussenvaartuigen uit te sluiten, zijn in de ontworpen wettekst gebruikt als basis voor de omschrijving van het begrip watervliegtuig en sluiten onder meer aan

souhaitable de simplement les *assimiler* aux navires. Pour les hydroglisseurs, qui gardent à tout moment le contact avec l'eau à l'aide d'éléments comparables à des skis, une telle précision explicite est superflue ; le fait que ces engins répondent à la définition du navire ne peut susciter aucun doute. À noter que les aéroglisseurs (« véhicules sur coussin d'air ») sont expressément exclus du champ d'application de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Les hydravions (définis au point 5°), par contre, sont expressément exclus du champ d'application du code. Dans d'autres pays, comme la France et les Pays-Bas, ces engins sont également exclus du droit maritime. En principe, pourtant, un hydravion est un engin qui flotte ou a flotté avec ou sans force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau. Cependant, les hydravions sont en premier lieu des aéronefs. Ils n'entrent en contact avec l'eau que lors du décollage, de l'amerrissage, du roulage et du stationnement. À titre de comparaison : un aéronef ne devient pas un véhicule routier, parce qu'il prend appui sur des roues pour décoller, atterrir, circuler et stationner. En outre, d'autres législations existantes considèrent déjà les hydravions comme des aéronefs. Relevons ainsi la Loi de droit public du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cette loi définit les aéronefs comme étant « tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air » (art. 1er, alinéa 2). L'aéronef est défini de manière comparable dans divers arrêtés d'exécution comme « tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ». Dans le texte de loi en projet, ces définitions, qui visaient d'ailleurs à exclure les aéroglisseurs, servent de base à la définition de la notion d'hydravion et sont en concordance avec la définition de l'aéronef dans le Livre 8 du Code civil néerlandais.

bij de definitie van het luchtvaartuig in Boek 8 NBW.

Bij de uitsluiting van watervliegtuigen moet worden aangetekend dat deze tuigen heden wel zijn onderworpen aan bepaalde verkeersreglementeringen voor de scheepvaart. Zo definieert het Zeeaanvaringsreglement het vaartuig als "elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing *en watervliegtuigen*, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water" en wordt een schip of boot in het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren identiek omschreven als "elk vaartuig met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing *en een watervliegtuig*, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water" (cursiveringen toegevoegd). Dergelijke omschrijvingen strekken ertoe om watervliegtuigen te onderwerpen aan de verkeersregels voor de scheepvaart. Op internationaal niveau kan bijvoorbeeld melding worden gemaakt van het Aanvullend Protocol bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, dat "vaartuig" definieert als "ieder soort tuig dat kan varen, daaronder begrepen een tuig zonder diepgang en een watervliegtuig, dat wordt gebruikt of kan worden gebruikt als vervoermiddel op het water, met uitzondering van een oorlogsbodem, een escorteschip of een ander vaartuig dat toebehoort aan een regering of dat door haar wordt uitgebaat, voor zover het uitsluitend wordt gebruik voor een openbare niet-commerciële dienst". Deze specifieke uitbreidingen tonen aan dat het voor bepaalde specifieke aangelegenheden toch nodig kan zijn om watervliegtuigen aan het scheepvaartrecht te onderwerpen. M.b.t. de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde materies is dergelijke eventuele uitbreiding bovendien steeds mogelijk via een koninklijk besluit genomen op basis van paragraaf 3.

Om analoge redenen worden amfibievoertuigen (gedefinieerd onder 6°) uit de definitie van het schip gesloten. In de regel is een amfibievoertuig blijkens zijn primaire bestemming en voorkomen eerder een wegvoertuig. Het te water gaan is in die zin maar ondergeschikt. Het toepassingsgebied

En ce qui concerne l'exclusion des hydravions, il faut noter qu'à l'heure actuelle ces engins sont néanmoins soumis à certains règlements de navigation maritime. C'est ainsi que le Règlement international pour prévenir les abordages en mer définit le bâtiment comme « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et *les hydravions*, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau » et que le bateau est défini de façon identique dans le Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures comme « toute embarcation, y compris les objets sans déplacement *et les hydravions*, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport sur l'eau » (italiques ajoutés). De telles définitions ont pour but de soumettre les hydravions aux règles de circulation pour la navigation. Sur le plan international, il peut par exemple être fait mention du Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, qui définit le « navire » comme « tout type d'engin aquatique, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception d'un navire de guerre, d'un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un gouvernement ou exploité par lui, tant qu'il est utilisé exclusivement pour un service public non commercial ». Ces extensions montrent que dans certaines matières spécifiques, il peut tout de même être nécessaire de soumettre les hydravions au droit de la navigation. En ce qui concerne les matières régies par le Code belge de la Navigation, une telle éventuelle extension reste possible par le biais d'un arrêté royal pris sur la base du paragraphe 3.

Pour des raisons analogues, les véhicules amphibies (définis au point 6°) sont exclus de la définition du navire. D'après sa destination primaire et son apparence, un véhicule amphibie est, en règle générale, plutôt un véhicule routier. La possibilité d'être utilisé sur l'eau est, en ce sens, subordonnée.

van de bepalingen van het wetboek betreffende de registratie, de tebeoekstelling en de veiligheid is echter tot de amfibievoertuigen uitgebreid (art. 2.1.1, § 2 en 2.3.1, § 3). Ook hier geldt dat een eventuele verdere uitbreiding bij koninklijk besluit van het toepassingsgebied van sommige deelregelingen zou kunnen worden overwogen. Amfibievoertuigen zijn overigens nu reeds onderworpen aan de publiekrechtelijke reglementering m.b.t. het verkeer te water.

In de ontworpen definitie wordt geen enkel belang gehecht aan scheepsbouwkundige karakteristieken zoals de aan- of afwezigheid van eigen voortstuwingsmiddelen (bijvoorbeeld motorschip tegenover duwbak), de aard van die eventuele middelen (motor, zeil, roeispanen, enz.), de afmetingen en de tonnage (waterverplaatsing, inhoud of laadvermogen) en het aanwezig zijn van een dek of een holte. Opblaasboten, reddingsvlotten, jetski's, zeilplanken, andere aan de definitie beantwoordende tuigen voor strandvermaak enz. zijn schepen in de zin van het wetboek. Deze zienswijze sluit niet alleen aan bij Franse rechtspraak en bij de geldende verkeersreglementering ter zee, maar ook, en vooral, bij de realiteit dat deze tuigen even goed deelnemen aan het verkeer te water als andere tuigen, en bij de algemene doelstelling van het wetboek om ook de pleziervaart er onder thuis te brengen. De in bepaalde rechtsleer aangehaalde bezwaren dat zeilplanken speeltuigen zijn, en geen schepen, en dat deze tuigen niet zijn blootgesteld aan de gevaren van de zee, kunnen geenszins overtuigen. De tuigen varen wel degelijk en de gebruikers zijn daadwerkelijk aan het zeegevaar blootgesteld, misschien zelfs meer dan een professioneel zeeman aan boord van een hoogtechnologisch koopvaardijschip. Het bezwaar dat de onderwerping van zeilplanken en dergelijke aan het zeerecht rechtsonzekerheid teweegbrengt omdat niet duidelijk is of alle regels van het zeerecht er wel toepassing kunnen op vinden, is evenmin geldig, want naar aanleiding van de alhier ondernomen nieuwe codificatie kan de wetgever precies expliciet verduidelijken welke regels eventueel géén toepassing kunnen vinden. Wat betreft reddingsboten van zee- en binnenschepen en dergelijke moet worden

Toutefois, le champ d'application des dispositions du code relatives à l'enregistrement, l'immatriculation et la sécurité a été étendu aux véhicules amphibies (art. 2.1.1, § 2 et 2.3.1, § 3). Ici aussi, il reste qu'une éventuelle extension additionnelle par arrêté royal du champ d'application de certains régimes partiels pourrait être envisagée. À l'heure actuelle d'ailleurs, les véhicules amphibies sont déjà soumis à la réglementation de droit public en matière de circulation sur l'eau.

Dans la définition en projet, aucune importance n'est accordée aux caractéristiques navales telles que la présence ou l'absence de moyens de propulsion propres (par exemple un navire à moteur par opposition à une barge de poussage), la nature de ces éventuels moyens de propulsion (moteur, voile, rames, etc.), les dimensions et le tonnage (déplacement, capacité ou port en lourd) et la présence d'un pont ou d'un creux. Les canots pneumatiques, les radeaux de sauvetage, les jet skis, les planches à voile, les autres engins de plage, etc. répondant à la définition sont des navires au sens du code. Cette position se rallie non seulement à la jurisprudence française et à la réglementation en vigueur de la circulation maritime, mais aussi, et surtout, à la réalité qui montre que ces engins participent tout autant à la circulation dans l'eau que les autres engins, et enfin à la finalité générale du code qui entend inclure la navigation de plaisance. Les objections invoquées en certaine doctrine que les planches à voile sont des jouets, et non des navires, et que ces engins ne sont pas exposés aux périls de la mer, ne peuvent nullement convaincre. Ces engins naviguent bel et bien et leurs usagers sont exposés effectivement aux dangers de la mer, peut-être même plus qu'un marin professionnel à bord d'un navire de marine marchande haute technologie. L'objection que le fait de soumettre les planches à voile, etc. au droit maritime engendre une insécurité juridique parce qu'on ne sait pas clairement si toutes les règles du droit maritime peuvent s'appliquer, n'est pas non plus valable, car à l'occasion de la nouvelle codification entreprise ici, le législateur peut précisément indiquer de façon explicite les règles qui ne s'appliquent éventuellement pas. En ce qui concerne les chaloupes de sauvetage de navires de mer et de bateaux de navigation intérieure, etcétera, il faut préciser que celles-ci ne connaissent pas d'existence individuelle dans la mesure où elles font partie des accessoires du navire. Elles ne deviennent

verduidelijkt dat deze geen individueel bestaan kennen naarmate ze onderdeel vormen van het scheepstoebehoren. Ze worden alleen schepen in de zin van het wetboek zodra ze uit het scheepstoebehoren worden losgemaakt en zelf aan het verkeer te water beginnen deel te nemen.

De functionele bestemming van het schip (goederenvervoer, passagiersvervoer, toeristische rondvaarten, slepen, vissen, berging, baggeren, loodsen, havenbehandelingen waaronder laden en lossen, wonen, brandweer, wetenschappelijk onderzoek, medische zorgen, politietoezicht, douanetoezicht, redden van mensenlevens, voorkoming en bestrijding van milieuverontreiniging, offshore-bevoorrading, ophalen, bewerken, stockeren en overladen op zee van olie, gas en andere delfstoffen - dit zijn de activiteiten van de reeds vermelde FPSO's enzovoort -, museale activiteiten, horeca-diensten, recreatie, ondersteuning van overheidsdiensten, enzovoort) is evenmin relevant.

De aanwezigheid van een bemanning speelt evenmin een rol. Onbemande schepen zijn in de zin van het wetboek eveneens schepen. Ook autonome op afstand bediende schepen, eventueel met een bemanningslid aan boord, worden aanzien als schepen in de zin van dit wetboek.

Anders dan in de Zeewet, is het al dan niet voorhanden zijn van winstoogmerk zonder belang. Pleziervaartuigen zijn dus schepen in de zin van het wetboek, ongeacht of ze recreatief of commercieel worden gebruikt. Varend erfgoed dat voldoet aan de definitie valt in principe eveneens onder het wetboek, ongeacht of het met winstoogmerk wordt geëxploiteerd. Een afzonderlijke definitie van varend erfgoed of historische schepen is onnodig gebleken. Overheidsvaartuigen zijn eveneens schepen, maar de toepasselijkheid van het wetboek wordt afzonderlijk geregeld in titel 7 van boek 2.

In de ontworpen bepalingen is geen afzonderlijke definitie van het wrak opgenomen. Evenmin is bepaald wanneer een tuig zijn hoedanigheid van schip verliest. Twee richtsnoeren kunnen evenwel behulpzaam zijn. Vooreerst zal een tuig zijn hoedanigheid van schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek verliezen zodra één van de

des navires au sens du code qu'à partir du moment où elles sont détachées des accessoires du navire et commencent par elles-mêmes à participer à la circulation sur l'eau.

La destination fonctionnelle du navire (transport de marchandises, transport de passagers, promenades touristiques, remorquage, pêche, assistance, dragage, pilotage, manutentions portuaires dont le chargement et le déchargement, habitation, service d'incendie, recherche scientifique, soins médicaux, surveillance policière, surveillance douanière, sauvetage de vies humaines, prévention et lutte contre la pollution de l'environnement, ravitaillement off-shore, extraction, transformation, stockage et transbordement en mer de pétrole, gaz et autres minéraux [il s'agit là des activités des FPSO mentionnés ci-dessus, etcétera], activités de musées, services horeca, récréation, support de services publics, etcétera) est également sans pertinence.

La présence d'un équipage ne joue pas non plus de rôle. Les navires sans équipage sont également des navires au sens du code. Aussi les navires autonomes télécommandés, éventuellement avec un membre d'équipage à bord, sont considérés comme navires dans le sens de ce code.

Contrairement à la Loi Maritime, l'absence ou la présence de but lucratif est sans importance. Les bateaux de plaisance sont donc des navires au sens du code, qu'ils soient utilisés à titre récréatif ou commercial. Le patrimoine nautique qui répond à la définition relève en principe également du code, qu'il soit exploité avec ou sans but lucratif. Une définition distincte du patrimoine nautique ou des navires historiques s'est avérée inutile. Les navires d'État sont également des navires, mais l'applicabilité du code est réglée de façon distincte au titre 7 du livre 2.

Les dispositions en projet ne contiennent pas de définition distincte de l'épave. Elles ne définissent pas non plus quand un engin perd sa qualité de navire. Deux directives peuvent toutefois être utiles. Tout d'abord, un engin perdra sa qualité de navire au sens du Code belge de la Navigation dès l'instant où l'un des éléments essentiels repris dans la définition

essentiële in de wettelijke definitie opgenomen elementen niet meer voorhanden is. Hierbij valt vooral te denken aan het niet meer geschikt zijn is om te dienen als middel van verkeer te water. Een schip dat naar de bodem van de zee is gezonken en niet kan worden opgehaald, is uiteraard geen schip meer. Hetzelfde geldt voor een door aanvaring, brand, explosie of een andere oorzaak beschadigd schip dat de wettelijk vereiste karakteristieken niet meer bezit en niet meer voor herstelling tot schip vatbaar is. Een schip dat wordt gesloopt of verschroot verliest eveneens zijn karakter van schip. Het precieze ogenblik waarop dit gebeurt kan niet in de wet worden gedefinieerd. Het ligt echter in de rede om de doorhaling van de registratie of teboekstelling op grond van de relevante bepaling (zie art. 2.1.12, § 1, 2°, a) en art. 2.1.21, § 1, 2°, a)) mee als criterium in aanmerking te nemen. Een tweede richtsnoer is dat een tijdelijke degradatie of verandering van het schip niet volstaat om het die juridische kwalificatie te ontzeggen. Deze zienswijze geldt reeds onder het huidige recht. Het karakter van een zaak mag met andere woorden niet van ogenblik tot ogenblik wijzigen door nu eens wel en dan weer niet onder de definitie te vallen.

Zoals de ontworpen bepaling duidelijk aangeeft, gelden de definities slechts voor de toepassing van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ze doen met andere woorden geen afbreuk aan de definities opgenomen in andere regelgeving. In dat opzicht wordt de techniek overgenomen die wordt gebezigd in de huidige Zeewet.

Ten aanzien van de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerde verdragen geldt het principe dat de algemene, hier toegelichte definities eveneens van toepassing zijn, tenzij in de mate dat zij zouden leiden tot een *verenging* van het toepassingsgebied van de verdragsregeling die niet met de vereiste verdragsautonome interpretatie verenigbaar is.

Volledigheidshalve dient gewezen op het feit dat andere regelgeving begripsbepalingen bevat die hetzij direct naar de definities van de Zeewet verwijzen, hetzij er onrechtstreeks door zijn geïnspireerd. Ofschoon eerstgenoemde bepalingen ook na opheffing van de artikelen 1 en 271 Zeewet best worden geïnterpreteerd in lijn

légale ne sera plus présent. L'on pense surtout dans ce contexte au cas où l'engin n'est plus apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau. Un navire qui a coulé au fond de la mer et ne peut plus être relevé n'est évidemment plus un navire. Il en va de même pour un navire endommagé à la suite d'un abordage, d'un incendie, d'une explosion ou de toute autre cause qui ne possède plus les caractéristiques exigées par la loi et qui ne peut plus être réparé en vue de recouvrer sa qualité de navire. Un navire qui est démoli ou mis à la casse perd également son caractère de navire. Le moment précis où cela se produit ne peut être défini dans la loi. Il est toutefois raisonnable de prendre également en compte comme critère la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation en vertu de la disposition pertinente (voir art. 2.1.12, § 1, 2°, a) et art. 2.1.21, § 1, 2°, a)). Une deuxième directive est qu'une dégradation ou modification temporaire du navire ne suffit pas à lui ôter sa qualification juridique. Cette position vaut déjà en vertu du droit actuel. Autrement dit, le caractère d'une chose ne peut pas changer d'un instant à l'autre en relevant tantôt de la définition et tantôt pas.

Tel que la disposition en projet l'indique clairement, les définitions ne valent que pour l'application du Code belge de la Navigation. En d'autres termes, elles ne portent pas atteinte aux définitions reprises dans une autre réglementation. À cet égard, la technique utilisée par l'actuelle Loi Maritime est reprise.

En ce qui concerne les conventions intégrées dans le Code belge de la Navigation, le principe est que les définitions générales commentées ici s'appliquent également, sauf dans la mesure où elles entraîneraient un *rétrécissement* du champ d'application du régime de la convention qui serait incompatible avec l'interprétation autonome requise.

À des fins d'exhaustivité, il faut souligner que d'autres réglementations contiennent des définitions qui soit se réfèrent directement aux définitions de la Loi Maritime, soit en sont indirectement inspirées. Bien qu'il soit indiqué, même après l'abrogation des articles 1er et 271 de la Loi Maritime, d'interpréter ces autres réglementations en conformité avec le sens

met de betekenis van die laatste wetsbepalingen, wordt hierbij gesuggereerd dat de bevoegde regelgevers de bedoelde definities aanpassen. De wettelijke definities die alleen redactioneel geïnspireerd zijn door deze van de Zeewet, blijven voorlopig alleszins onveranderd gelden.

Binnen de categorie van de schepen wordt een onderscheid gemaakt tussen zeeschepen (7°) en binnenschepen (9°). Deze begrippen worden volledig nieuw gedefinieerd. De ontworpen definities houden rekening met enkele recente technologische, economische en regelgevende evoluties.

In het ontworpen wetboek wordt uitgegaan van de principiële, ook in buitenlandse bronnen erkende "voorrang" van het zeerecht. Dergelijke voorrang heeft uiteraard niets te maken met een of andere hogere beleidsmatige waardering van de zeevaart dan van de binnenvaart, maar berust alleen op de vaststelling dat de specifieke begrippen en regelen van het zeerecht zijn geïnspireerd door de centrale notie van het zeegevaar. Naar een klassieke, in diverse rechtsstelsels gedeelde opvatting, is de essentie van het zeeschip dat het, anders dan het binnenschip, aan maritieme risico's is blootgesteld. De achterliggende notie van het zeegevaar wettigt dat alle schepen die met dat gevaar worden geconfronteerd, als zeeschepen worden beschouwd en aan het zeerecht worden onderworpen. Daarenboven moeten alle vaartuigen die zich op zee begeven in principe dezelfde vaarregels in acht nemen. Ook hun feitelijk vaargedrag moet met andere woorden aan dezelfde normen voldoen.

Om de afbakening zo helder mogelijk te maken, en om discussies over de aard van het schip tot een minimum te beperken, verwijst de ontworpen definitie van het zeeschip, enigszins naar analogie met het Duitse, Franse en Nederlandse recht, vooreerst naar de administratieve realiteit. In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de geschiktheid van een schip om op zee te varen eenvoudig kunnen worden afgeleid uit de officiële scheepsdocumenten (certificaat van registratie, veiligheidscertificaten). Ook de opname in het Belgisch register van zeeschepen kan logischerwijze als beslissend worden beschouwd. Er is echter geen reden om het administratief

desdites dispositions légales, il est suggéré dans ce contexte que les législateurs compétents adaptent les définitions visées. Les définitions légales qui ne sont inspirées de celles de la Loi Maritime que sur le plan rédactionnel restent, en tout cas provisoirement, en vigueur telles quelles.

Au sein de la catégorie des navires, une distinction est établie entre les navires de mer (7°) et les bateaux de navigation intérieure (9°). Ces notions sont définies de façon entièrement nouvelle. Les définitions en projet tiennent compte de certaines récentes évolutions technologiques, économiques et réglementaires.

Le code en projet est construit sur le principe de la « primauté » du droit maritime, également reconnue dans des sources étrangères. Une telle primauté n'a bien entendu aucun rapport avec l'une ou l'autre appréciation politique de la navigation maritime supérieure à celle de la navigation intérieure, mais ne repose que sur le constat que les concepts et règles spécifiques au droit maritime s'inspirent de la notion centrale des périls de la mer. Selon une conception classique, partagée dans divers systèmes juridiques, l'essence du navire de mer réside dans le fait que, contrairement au bateau de navigation intérieure, il est exposé aux risques maritimes. La notion sous-jacente des périls de la mer justifie que tous les navires confrontés à ces périls soient considérés comme des navires de mer et soumis au droit maritime. En outre, tous les bâtiments qui se rendent en mer doivent en principe respecter les mêmes règles de navigation. Autrement dit, leur comportement nautique de fait doit lui aussi satisfaire aux mêmes normes.

Afin de rendre la délimitation aussi claire que possible, et de réduire à un minimum les discussions quant à la nature du navire, la définition en projet du « navire de mer » fait tout d'abord référence, quelque peu par analogie avec les droits allemand, français et néerlandais, à la réalité administrative. Dans l'immense majorité des cas, l'aptitude d'un navire à naviguer en mer se déduira simplement des documents de bord officiels (certificat de enregistrement, certificats de sécurité). En toute logique, le fait de figurer dans le registre belge des navires de mer peut également être considéré comme déterminant. Il n'y a toutefois aucune raison de ne prendre en compte le statut administratif du navire

statuut van het schip alleen in aanmerking te nemen wat Belgische schepen betreft: hetzelfde criterium geldt even goed voor buitenlandse schepen. Zowel voor Belgische als buitenlandse schepen volstaat het dus dat één officieel scheepsdocument het maritiem karakter van het schip uitwijst om dat schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek als zeeschip te beschouwen. Hierdoor vindt het privaatrechtelijk zeerecht beter aansluiting bij het publiekrechtelijk zeerecht en wordt verwarring beperkt. Onrechtstreeks wordt primauteit toegekend aan de definities in het publiekrechtelijke zeerecht van de vlagstaat van het schip. Het feit dat de bepaling van het juridisch statuut van het schip daardoor voor een deel kan afhangen van een door de eigenaar of exploitant zelf te maken keuze, is geen bezwaar, wel sterk integendeel. Zodra deze voor een bepaalde aangelegenheid, binnen het geldende publiekrechtelijke kader, zelf opteert voor een maritiem statuut, wettigt dit, gelet op de voorrang van het zeerecht, de kwalificatie van het schip als zeeschip in het raam van de privaatrechtelijke bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Wie een schip koopt of bouwt dat volgens de *lex registrationis* een zeeschip is, of wie vrijwillig opteert voor de exploitatie van een schip als zeeschip, moet daarvan m.a.w. de consequentie aanvaarden dat dat schip ook voor de toepassing van de privaatrechtelijke regelingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek als een zeeschip zal worden beschouwd. Wanneer een schip – zoals het regelmatig voorkomt – zowel een zeemeetbrief als een binnenvaartmeetbrief heeft, geldt eveneens de voorrang van het statuut als zeeschip.

Wanneer het maritiem karakter niet blijkt uit de scheepsdocumenten, kan het nog altijd worden afgeleid uit de feitelijke bestemming om op zee te worden gebruikt, die moet blijken uit de constructie, of uit het gewoonlijk feitelijk gebruik op zee.

Dit aanvullend criterium, dat doorgaans alleen in randgevallen zal worden aangewend, is enigszins geïnspireerd door Boek 8 NBW, maar wijkt er toch betekenisvol van af. Door een objectief verband te leggen met de constructie van het schip wordt het bewijs vergemakkelijkt. De bouwspecificaties en -plans kunnen eventueel

que pour les navires belges : le même critère vaut tout autant pour les navires étrangers. Tant pour les navires belges que pour les navires étrangers, il suffit donc qu'un seul document de bord officiel indique le caractère maritime du navire pour que celui-ci doive être considéré comme un navire de mer au sens du Code belge de la Navigation. Ce faisant, le droit maritime privé se rattache mieux au droit maritime public et l'on réduit les confusions. De façon indirecte, la primauté est octroyée aux définitions du droit maritime public de l'État du pavillon du navire. Le fait que la détermination du statut juridique du navire puisse de la sorte dépendre en partie d'un choix à faire par le propriétaire ou l'exploitant lui-même ne constitue pas un inconvénient, bien au contraire. Le fait pour ce dernier d'opter, pour une matière déterminée, à l'intérieur du cadre de droit public en vigueur, pour le statut maritime, justifie, vu la primauté du droit maritime, la qualification du navire comme navire de mer dans le cadre des dispositions de droit privé du Code belge de la Navigation. Celui qui achète ou construit un navire qui selon la *lex registrationis* est un navire de mer, ou celui qui choisit volontairement d'exploiter son navire comme navire de mer, doit en d'autres termes accepter la conséquence que ce navire sera également considéré comme navire de mer pour l'application des réglementations de droit privé du Code belge de la Navigation. Lorsqu'un navire possède – comme cela arrive régulièrement – à la fois un certificat de jaugeage maritime et un certificat de jaugeage pour la navigation intérieure, la primauté du statut comme navire de mer s'applique également.

Lorsque le caractère maritime ne ressort pas des documents de bord, il peut encore toujours être déduit du fait que le navire est en réalité destiné à être utilisé en mer, ce qui doit ressortir de sa construction, ou du fait qu'il soit habituellement utilisé en mer en réalité.

Ce critère complémentaire, qui ne sera en général utilisé que dans les cas limites, s'inspire dans une certaine mesure du Livre 8 du Code civil néerlandais, tout en s'en écartant de façon significative. En instaurant un rapport objectif avec la construction du navire, la preuve s'en trouve facilitée. Les spécificités et les plans de construction peuvent

opheldering brengen, en verschaffen ook derden enige zekerheid. Wanneer een schip blijkens zijn constructie bestemd is om op zee te worden gebruikt, is het niet van belang of dit schip daadwerkelijk op zee wordt gebruikt.

Anders dan in het Nederlandse wetboek, wordt evenmin geëist dat dergelijk schip uitsluitend of hoofdzakelijk voor gebruik in zee is bestemd. In dit opzicht wordt andermaal voorrang aan het zeerecht gegeven. Hierin volgt de ontworpen tekst het voorontwerp van Nederlands wetboek en de oude Duitse zienswijze van Prüßmann en Rabe.

Het laatste subcriterium is dat van het feitelijke gebruik in zee. Wanneer de hoedanigheid van zeeschip noch uit de scheepsdocumenten, noch uit de constructie kan worden afgeleid, kan zij nog altijd volgen uit het feitelijke gebruik. Het criterium is of het schip op enig voor de betrokken aangelegenheid (bijv. de rechtssituatie of het geschil) relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren werd gebruikt. Een schip dat op zee in een voorval is betrokken, zal, behoudens afwijkende bepaling, dus principieel aan het zeerecht onderworpen zijn. Omgekeerd zal een schip dat blijkens zijn documenten of zijn constructie een zeeschip is, conform de hierboven toegelichte criteria dit statuut behouden wanneer het zich op de binnenwateren begeeft en daar in een voorval betrokken is.

Het begrip zeewateren is onder 8° eenvoudig omschreven als "alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten". Het gaat inzonderheid om de territoriale zee, de exclusieve economische zone en de volle zee. Hierbij is het irrelevant welke Staat over de zeewateren soevereiniteit of soevereine rechten uitoefent. De definitie van zeewateren fungeert alleen in de hier besproken context en is daarom niet opgenomen in artikel 1.1.4, dat een aantal wateren definieert met het oog op de toepassing van het wetboek in het algemeen.

In de ontworpen definities van zeeschip en binnenschip spelen elementen als de tonnage, de afmetingen, de aard van de voortstuwing en de functionele bestemming geen enkele rol.

éventuellement clarifier la situation, et également procurer une certaine sécurité à des tiers. Lorsque, eu égard à sa construction, un navire est destiné à être utilisé en mer, il est sans importance qu'il soit effectivement utilisé en mer.

Contrairement au code néerlandais, il n'est pas non plus exigé qu'un tel navire soit exclusivement ou principalement destiné à être utilisé en mer. À cet égard, la primauté est à nouveau donnée au droit maritime. Le texte en projet se rallie ainsi à l'avant-projet de code néerlandais et à l'ancienne position allemande de Prüßmann et Rabe.

Le dernier sous-critère est celui de l'utilisation de fait en mer. Lorsque la qualité de navire de mer ne ressort ni des documents de bord ni de la construction, elle peut encore découler de l'usage de fait. Le critère est de savoir si, à un moment quelconque pertinent pour apprécier la matière concernée (p. ex. la situation juridique ou le litige), le navire a été effectivement utilisé sur les eaux maritimes. Sauf disposition dérogatoire, un navire impliqué dans un événement en mer sera donc, en principe, soumis au droit maritime. Inversement, conformément aux critères commentés ci-dessus, un navire qui en vertu de ses documents ou de sa construction est un navire de mer, conservera ce statut lorsqu'il se rendra dans les eaux de navigation intérieure et y sera impliqué dans un événement.

La notion d'eaux maritimes est définie en termes simples au point 8° comme « 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 ». Il s'agit en particulier de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et de la haute mer. Dans ce contexte, il est sans pertinence de savoir quel État exerce la souveraineté ou des droits souverains sur les eaux maritimes. La définition d'eaux maritimes fonctionne seulement dans le contexte abordé ici et n'est par conséquent pas reprise à l'article 1.1.4, qui définit un certain nombre d'eaux en vue de l'application du code en général.

Dans les définitions en projet du navire de mer et du bateau de navigation intérieure, des éléments comme le tonnage, les dimensions, la nature de la propulsion et la destination fonctionnelle ne jouent aucun rôle.

Conform het bovenstaande worden kruiplijncoasters die beschikken over een zeebrief maar zich eveneens als binnenschip kunnen voordoen en vaak de binnenwateren bevaren, in de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek als zeeschip beschouwd.

In dezelfde logica behouden zeesleepboten die – eventueel tijdelijk – worden ingezet op de Beneden-Zeeschelde eveneens hun karakter van zeeschip.

Het ontworpen wetboek bevat evenwel een aantal afwijkende regelingen voor de zgn. estuaire schepen. Het gaat om binnenschepen die in een beperkt deel van de kustwateren varen en daartoe speciaal zijn aangepast, o.a. door een verhoging van de uitwatering van het schip en een versterking van de boeg. Dergelijke schepen verbinden de Belgische kusthavens met de andere havens en het Europese waterwegennet en zijn thans onderworpen aan een specifieke reglementering die bepaalde onderdelen van de publiekrechtelijke maritieme regelgeving toepasselijk verklaart (zie inz. K.B. 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt). Ofschoon taalkundig niet correct, is de Nederlandstalige term "estuair schip" ingeburgerd, reden waarom hij ook in het wetboek wordt gebruikt. Het Franse equivalent is "navire estuarien".

Volgens bepaalde rechtsleer zijn de estuaire schepen zeeschepen in de zin van de Zeewet. In het raam van de Scheepsregistratiewet werden "fluvio-maritieme" schepen "zonder enige twijfel" als zeeschepen aangemerkt. In de rechtspraak werd wisselend geoordeeld over de vraag of estuaire schepen zeegaande vaartuigen zijn in de zin van het CLC-Verdrag 1992. In het raam van de regeling van het bewarend scheepsbeslag werden ze als binnenschepen beschouwd.

Deze discrepantie onderlijnt des te meer de nood aan een wetgevende verduidelijking (die evenwel geen afbreuk kan doen aan de verdragsautonome interpretatie van de in de relevante verdragen gehanteerde begrippen).

Conformément à ce qui précède, les « low-profile coasters » qui disposent d'une lettre de mer, mais qui peuvent également se présenter comme des bateaux de navigation intérieure et naviguent souvent dans les eaux intérieures sont considérés comme des navires de mer dans le contexte du Code belge de la Navigation.
Dans la même logique, les remorqueurs de mer utilisés – éventuellement à titre temporaire – sur l'Escaut maritime inférieur conservent également leur caractère de navires de mer.

Le code en projet contient toutefois un certain nombre de réglementations dérogatoires pour les « navires estuariens ». Il s'agit de bateaux de navigation intérieure qui naviguent dans une partie limitée des eaux côtières et ont été spécialement adaptés à cet effet, notamment par une augmentation du franc-bord du navire et un renforcement de la proue. De tels navires relient les ports côtiers belges aux autres ports et au réseau européen des voies navigables et sont à présent soumis à une réglementation spécifique qui déclare applicables certaines parties de la réglementation maritime de droit public (voir en particulier l'A.R. du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer). Bien qu'incorrect d'un point de vue linguistique, le terme néerlandais « estuair schip » est autorisé par l'usage, raison pour laquelle le code s'en sert également. L'équivalent français est « navire estuarien ».

Selon une certaine doctrine, les navires estuariens sont des navires de mer au sens de la Loi Maritime. Dans le cadre de la Loi relative à l'enregistrement des navires, ls navires « fluvio-maritimes » ont été considérés « sans aucun doute » comme des navires de mer. La jurisprudence s'est exprimée de manière diverse sur la question de savoir si les navires estuariens sont des bâtiments de mer au sens de la Convention CLC de 1992. Dans le cadre de la réglementation relative à la saisie conservatoire des navires, ils ont été considérés comme des bateaux de navigation intérieure.
Cette discordance souligne d'autant plus la nécessité d'une précision législative (sans toutefois que celle-ci ne porte atteinte à l'interprétation autonome des notions utilisées dans les conventions internationales pertinentes).

In haar voorstellen ging de Commissie Maritiem Recht ervan uit dat de estuaire schepen, conform de hierboven uiteengezette logica, en om het in het wetboek gebezigde begrippenapparaat eenvoudig te houden, als zeeschepen zouden moeten worden beschouwd, omdat ze op zee komen en dus het zeegevaar trotseren. De uitbreiding die de binnenvaart, op basis van een vrijwillige keuze door de betrokken scheepsexploitanten, middels deze schepen neemt in de richting van de zee diende logischerwijze te worden vertaald door de estuaire schepen in het privaatrechtelijk zeerecht principieel als zeeschepen te behandelen. Gelet op het economische belang van de estuaire vaart voor de kusthavens, inzonderheid de haven van Zeebrugge, die via de binnenvaartkanalen slechts bereikbaar is voor relatief kleine binnenschepen, moest daarbij wel worden verzekerd dat de aanmerking van de estuaire schepen als zeeschepen niet zou resulteren in kostenverhogende exploitatievoorwaarden.

Om de op basis van uitvoerig onderzoek uitgewerkte begrippenlogica van het wetboek niet te verstoren, en om anderzijds tegemoet te komen aan de uitgesproken wens van de binnenvaartsector en de haven van Zeebrugge om de estuaire schepen als binnenschepen te beschouwen en, meer nog, om het specifieke statuut van deze schepen bij wet veilig te stellen, definieert het wetboek het estuaire schip als een aparte categorie (10°) en brengt het dit schip uitdrukkelijk onder in de categorie van de binnenschepen (9°), het tegelijk uitsluitend uit die van de zeeschepen (7°). De definitie van het estuair schip is gebaseerd op de thans vigerende reglementering maar is desalniettemin in algemene bewoordingen gesteld. Het begrip "estuair schip" wordt doorheen het wetboek gebruikt om zeker te stellen dat deze schepen onderworpen zijn aan de relevante regels die voor binnenschepen gelden.

De definitie van het pleziervaartuig (11°) is gebaseerd op analoge omschrijvingen in bestaande wetten. In plaats van te specificeren dat het winstoogmerk irrelevant is wordt, meer algemeen en in lijn met andere formuleringen in

Dans ses propositions, la Commission de Droit maritime est partie du principe que les navires estuariens, conformément à la logique exposée ci-dessus et afin de maintenir la simplicité des définitions utilisées dans le code, devraient être considérés comme des navires de mer, parce qu'ils vont en mer et bravent donc les périls de la mer. L'extension, sur la base d'un choix volontaire des exploitants de navire concernés, que prend ainsi la navigation intérieure au moyen de ces navires en direction de la mer, doit logiquement se traduire par la reconnaissance aux navires estuariens de la qualité de navires de mer, également en droit maritime privé. Au vu de l'importance économique de la navigation estuaire pour les ports côtiers, en particulier les ports de Zeebrugge, qui sont seulement accessibles via les canaux de navigation intérieure pour des bateaux de navigation intérieure relativement petits, il a toutefois fallu veiller dans ce contexte à ce que la considération des navires estuariens en tant que navires de mer n'aboutisse pas à des conditions d'exploitation génératrices d'une augmentation des coûts.
Pour d'une part éviter de perturber la logique des notions du code élaborée sur la base d'une étude approfondie et pour d'autre part répondre au souhait exprimé du secteur de la navigation intérieure et du port de Zeebrugge de considérer les navires estuariens comme des bateaux de navigation intérieure et, davantage encore, pour préserver le statut spécifique de ces navires par la voie légale, le code définit le navire estuarien comme une catégorie distincte (10°) et l'inclut expressément dans la catégorie des bateaux de navigation intérieure (9°), en l'excluant de celle des navires de mer (7°). La définition du navire estuarien repose sur la réglementation actuellement en vigueur, mais est néanmoins formulée en termes généraux. La notion de « navire estuarien » est utilisée tout au long du code afin de s'assurer que ces navires sont soumis aux règles pertinentes s'appliquant aux bateaux de navigation intérieure.

La définition du « navire de plaisance » (11°) repose sur des définitions similaires dans des lois existantes. Au lieu de préciser que le but lucratif est sans pertinence, il est mentionné de manière plus générale et conformément à d'autres formulations dans le

het wetboek, vermeld dat de bedrijfs- of beroepsdoeleinden zonder belang zijn.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn voorts definities opgenomen van de begrippen scheepsbestanddeel (12°) en scheepstoebehoren (13°). In de huidige scheepvaartwetgeving ontbreken dergelijke begripsomschrijvingen. In verband met maritieme voorrechten geldt wel een specifieke, aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 ontleende maar terminologisch discutabele definitie van het toebehoren van schip en vracht (art. 23, § 2 van de Zeewet), en voorts bepaalt de Zeewet dat de scheepshypotheek zich in principe uitstrekt tot "tuig en takelage, machines en ander toebehoren" (art. 27). In Boek I van het Wetboek van Koophandel wordt "elke koop of verkoop van tuig en takelage en bevoorrading" als een daad van koophandel aangemerkt.

Een precieze omlijning van de begrippen scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren is ook voor andere kwesties van het hoogste belang. Te denken valt aan onder meer het voorwerp van een scheepsverkoop, natrekking, de vraag of een aanvaring heeft plaatsgehad, het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag en clausules van eigendomsvoorbehoud bij bouw- en herstellingswerken (in het licht van de relevante verdragsregelingen, onder voorbehoud van een verdragsautonome interpretatie).

Het moge duidelijk zijn dat een wettelijke verfijning wenselijk is. Naast het belang van de problematiek, de heersende rechtsonzekerheid en de technologische veroudering van wettelijke termen als "tuig en takelage" kunnen ter ondersteuning ook buitenlandse voorbeelden worden aangehaald. Duitsland en Nederland kennen een uitdrukkelijke wettelijke regeling met duidelijke onderscheidingscriteria, welke gebaseerd is op en vervolgens verder ontwikkeld werd in een gesofisticeerde rechtspraak en rechtsleer, die, ofschoon uiteraard niet alle twijfelgevallen worden uitgesloten, het bedrijfsleven en de rechtspraktijk een goed houvast schijnt te bieden. Het Franse zeerecht, waaruit het huidige Belgische op het besproken punt is voortgesproten, lijkt minder verfijnd en is

code que les objectifs professionnels sont sans importance.

Sont en outre reprises dans le Code belge de la Navigation des définitions des notions d'éléments du navire (12°) et d'accessoires du navire (13°). Il n'y a pas de telles définitions dans l'actuelle législation sur la navigation. En matière de privilèges maritimes, il existe en revanche une définition spécifique des accessoires du navire et du fret, empruntée à la Convention de 1926 relative aux privilèges maritimes (art. 23, § 2 de la Loi Maritime), dont la terminologie est toutefois discutable ; en outre, la Loi Maritime stipule que l'hypothèque maritime s'étend en principe aux « agrès, apparaux, machines et autres accessoires » (art. 27). Dans le Livre I du Code de commerce, « [t]out achat ou vente d'agrès, apparaux et avitaillements » est réputé être un acte de commerce.

La délimitation précise des notions d'éléments du navire et d'accessoires du navire est de la plus grande importance pour d'autres matières également. L'on songe notamment à l'objet de la vente d'un navire, à l'accession, à la question de savoir si un abordage a eu lieu, à la saisie conservatoire et à la saisie-exécution des navires ainsi qu'aux clauses de réserve de propriété lors de travaux de construction et de réparation (à la lumière des réglementations conventionnelles pertinentes, sous réserve d'une interprétation autonome).

Il est évident qu'une précision légale est souhaitable. Outre l'importance de la problématique, l'insécurité juridique ambiante et la désuétude technologique des termes légaux comme « agrès et apparaux », les exemples étrangers peuvent également être mentionnés à l'appui de la nécessité d'une définition légale. L'Allemagne et les Pays-Bas ont un régime légal exprès avec des critères de distinction clairs, basé sur et ensuite développé par une doctrine et une jurisprudence sophistiquées, qui, bien que n'excluant bien entendu pas tous les cas limites, semble offrir un bon point de repère au monde des affaires et à la pratique du droit. Le droit maritime français, dont le droit belge actuel est issu sur le point abordé, semble moins raffiné et est dès lors moins utile comme référence en la matière. À défaut de régime légal,

voor deze materie dan ook minder bruikbaar als referentiepunt. Bij gebrek aan wettelijke regeling kan het Engelse recht eveneens buiten beschouwing blijven.

Bij de redactie van de wettekst diende een belangenevenwicht voor ogen te worden gehouden. De scheepseigenaar en de schuldeiser hebben enerzijds belang bij een zo breed mogelijke opvatting van het begrip scheepsbestanddeel, want deze versterkt de functie van het schip als financieringszekerheid en verhaalsobject. Anderzijds laat een engere opvatting een flexibeler exploitatie toe, alsook gebruikmaking door schuldeisers van specifieke zekerheidsmechanismen met betrekking tot bepaalde onderdelen.

De hier uitgewerkte begripsomschrijvingen zijn in eerste instantie gebaseerd op Boek 8 NBW, de voorbereiding ervan en de commentaren erop. Dienovereenkomstig wordt een onderscheid gemaakt tussen scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en de zaken die geen van beide zijn. In het Duitse recht wordt hetzelfde onderscheid gemaakt, maar wordt nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen wezenlijke en niet-wezenlijke scheepsbestanddelen. Op deze laatste soort zaken kunnen derden nog steeds eigen rechten laten gelden, zoals een eigendomsvoorbehoud. Omwille van de eenvoud en de hanteerbaarheid van de wettekst en gelet op de ontworpen specifieke regeling omtrent de inschrijving van rechten op scheepstoebehoren (art. 2.1.25) welke overigens eveneens aan het Nederlands recht wordt ontleend, is de bedoelde bijkomende onderscheiding uit het Duitse recht niet naar het Belgisch Scheepvaartwetboek getransponeerd.

In de definitie onder 12° worden de scheepsbestanddelen vooreerst gedefinieerd aan de hand van een algemene omschrijving waarbij onder a) enkele ook in het buitenland boven elke twijfel verheven basisonderdelen expliciet worden vermeld (de romp, de opbouw, waaronder de brug, de masten, het roer en de overige stuurinrichting).

Voorts is onder b) een definitie van met het schip verbonden bijzaken opgenomen. De algemene regeling omtrent onderdelen en bijzaken is

l'on peut ici aussi faire également abstraction du droit anglais.

Lors de la rédaction du texte légal, il fallait garder à l'esprit l'équilibre des intérêts en présence. Le propriétaire du navire et le créancier d'une part ont intérêt à ce que la notion d'éléments du navire soit définie de façon aussi large que possible, car elle renforce la fonction du navire comme sûreté de financement et objet de recours. D'autre part, une conception plus étroite permet plus de souplesse dans l'exploitation, ainsi que l'utilisation par les créanciers de mécanismes de sûreté spécifiques par rapport à certains éléments.

Les définitions élaborées ici sont basées en premier lieu sur le Livre 8 du Code civil néerlandais, ses travaux préparatoires et les commentaires auxquels il a donné lieu. En conséquence, une distinction est établie entre les éléments du navire, les accessoires du navire et les choses qui ne sont ni l'un ni l'autre. En droit allemand, la même distinction est établie, à laquelle s'ajoute encore une distinction supplémentaire entre les éléments du navire substantiels et ceux qui ne le sont pas. Sur cette dernière sorte de choses, les tiers peuvent encore faire valoir des droits propres, comme une réserve de propriété. Pour des raisons de simplicité et de maniabilité du texte légal et compte tenu du régime spécifique en projet en matière d'inscription des droits sur les accessoires du navire (art. 2.1.25) qui est, par ailleurs, également emprunté au droit néerlandais, la distinction supplémentaire visée issue du droit allemand n'est toutefois pas transposée dans le Code belge de la Navigation.

Dans la définition au point 12°, les éléments du navire sont tout d'abord définis à l'aide d'une description générale, pour ensuite mentionner expressément sous a) certains éléments de base qui, à l'étranger également, sont sans le moindre doute considérés comme tels (la coque, la superstructure, dont le pont, les mâts, le gouvernail et les autres appareils à gouverner).
Sous b) figure une définition des autres choses attachées au navire. Le régime général concernant les éléments et autres choses attachées est emprunté au

ontleend aan het ook op schepen toepasselijke Boek 3 NBW (art. 4). Het impliceert bijvoorbeeld. dat stalen platen bij verwerking in het casco bestanddelen van het schip worden. Ook de reling en een in het dek ingebouwd zwembad zijn als scheepsbestanddelen te beschouwen.

De aanduiding als scheepsbestanddelen van "de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen" onder c) berust op een vereenvoudiging van de corresponderende Nederlandse wettekst (art. 1.3 Boek 8 NBW) en op de uit informele gesprekken met Belgische experten gebleken wenselijkheid van een expliciete vermelding van tuigen en inrichtingen nodig voor de behandeling van de lading en analoge werktuigen. Hierbij werd o.m. gedacht aan luikdeksels, vaste lieren, laadbomen en dekkranen, aan koelinstallaties en aan tanks resp. beunen, pijpleidingen, kranen, pompen resp. zuiginstallaties van tank- en baggerschepen. Onder de wettekst vallen o.m. ook motoren ter opwekking van elektriciteit en verwarmings- en air conditioning-installaties.

Wat betreft deze tuigen en inrichtingen geldt een specifieke eis van blijvende (dit is definitieve) inbouw, die wat deze tuigen betreft geldt als *lex specialis* en voorrang heeft op de meer algemene criteria. Dat later nog werkzaamheden moet worden uitgevoerd, zoals het aanhangen van de schroef en het aansluiten van de leidingen, is niet relevant. Tijdelijke verwijdering met het oog op onderhoud of reparatie ontneemt de voortbewegingswerktuigen hun statuut van scheepsbestanddeel niet. Het in artikel 2.5.22 geregelde retentierecht van de scheepswerf zal zich ook bij tijdelijke verwijdering van boord over deze scheepsbestanddelen blijven uitstrekken. In overeenstemming met de gehanteerde criteria is een los aangehangen buitenboordmotor daarentegen geen scheepsbestanddeel; een vast aangebouwde buitenboordmotor wel. Een (inzonderheid door een bevrachter) aan boord gebrachte spreader met het oog op containerbehandeling in bepaalde aanloophavens wordt geen scheepsbestanddeel. Naar verluidt doen zich ook situaties voor waarbij

Livre 3 du Code civil néerlandais qui s'applique également aux navires (art. 4). Cela implique par exemple que les feuilles d'acier qui sont incorporées dans la coque deviennent des éléments du navire. Il en va de même du bastingage et d'une piscine intégrée au pont qu'il faut également considérer comme des éléments du navire.
La désignation, sous c), des « engins de propulsion, l' outillage et le dispositif destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure » comme éléments du navire résulte de la simplification du texte légal néerlandais correspondant (art. 1.3 du Livre 8 du Code civil néerlandais) et d'entretiens informels avec des experts belges dont il est apparu qu'il était souhaitable de mentionner expressément l'outillages et le dispositif nécessaires à la manutention de la cargaison et autres instruments analogues. L'on songe notamment dans ce cadre aux panneaux de cales, treuils fixes, mâts de charge et grues de pont, aux installations de réfrigération et aux citernes ou cales ouvertes, à la tuyauterie, aux robinets, pompes ou installations de suçage des navires-citernes et dragueurs. Relèvent notamment également du texte légal les moteurs destinés à produire de l'électricité ainsi que les installations de chauffage et de climatisation.
En ce qui concerne ces engins et dispositifs, le texte pose l'exigence spécifique qu'ils soient attachés à perpétuelle demeure (c'est-à-dire définitivement), ce qui pour ces engins constitue ainsi une *lex specialis* qui prime sur d'autres critères plus généraux. Le fait que des travaux doivent encore être effectués plus tard, comme la fixation de l'hélice et le raccordement de la tuyauterie, est sans pertinence. L'enlèvement temporaire en vue d'un entretien ou d'une réparation n'ôte pas aux engins de propulsion leur statut d'éléments du navire. Le droit de rétention du chantier naval régi par l'article 2.5.22 continuera à s'étendre à ces éléments du navire, même en cas d'enlèvement temporaire du bord. Conformément aux critères utilisés, un moteur hors-bord attaché de façon amovible ne relève pas des éléments du navire, contrairement à un moteur hors-bord fixé de façon inamovible, qui en fait partie. Un spreader embarqué (en particulier par un affréteur) en vue de la manutention de conteneurs dans certains ports d'escale ne fera pas partie des éléments du navire. Il semble aussi que dans certains cas des citernes destinées au chargement de marchandises spéciales à

gespecialiseerde ladingtanks van binnenschepen bij verkoop eigendom blijven van industriebedrijven. Dit voorbeeld wettigt een flexibele interpretatie van de ontworpen bepaling.

De definitie van het scheepstoebehoren onder 13° is slechts in beperkte mate geïnspireerd door Boek 8 NBW. De ontworpen tekst is abstracter, eenvoudiger en ruimer geformuleerd.

Vooreerst wordt er in de ontworpen tekst voor geopteerd om de verbruiksgoederen, zoals de scheepsbrandstoffen (bunkers), de levensmiddelen, de scheepsapotheek en de garnering, het statuut van scheepstoebehoren te geven.

Hiermee wordt afgeweken van het Nederlandse recht en wordt een in de Belgische rechtsleer woedende controverse beslecht. De visie dat bedoelde verbruiksgoederen wel degelijk scheepstoebehoren zijn, geldt in Duitsland en, wat betreft de brandstoffen, ook in Frankrijk.

Het zou sowieso bevreemdend zijn om – zoals hieronder verantwoord – een scheepsservies, washanden in de passagiershutten of een scheepscinemaprojector als scheepstoebehoren te beschouwen, maar scheepsbrandstoffen, levensmiddelen en geneesmiddelen niet. Een motorschip zonder brandstoffen kan nu eenmaal onmogelijk varen.

Bovendien moet ook hier rekening worden gehouden met de publiekrechtelijke reglementering. In verband met de voeding van bemanning en opvarenden zijn door en krachtens het Zeevaartinspectiereglement diverse strafrechtelijk gesanctioneerde normen opgelegd. Het ware dan ook artificieel om verbruiksgoederen uit het scheepstoebehoren te sluiten.

Wat betreft andere zaken dan verbruiksgoederen ligt in de nieuwe definitie van het scheepstoebehoren de nadruk op de voorwaarde van het bestemd zijn om het schip duurzaam te dienen. Het criterium van het door de vorm als zodanig zijn te herkennen is, anders dan in Boek 8 NBW, geen cumulatief te vervullen voorwaarde, maar slechts een bijkomende indicatie. Daaraan

bord de bateaux de navigation intérieure restent la propriété des firmes industrielles. Cet exemple justifie une interprétation flexible de la disposition en projet.

La définition des accessoires du navire au point 13° ne s'inspire que dans une mesure limitée du Livre 8 du Code civil néerlandais. Le texte en projet est formulé de façon plus abstraite, plus simple et plus large.
Tout d'abord, le texte en projet choisit de donner aux biens de consommation, comme les carburants du navire (soutes), les vivres, la pharmacie de bord et le fardage, le statut d'accessoires du navire.

Il est ainsi dérogé au droit néerlandais et la controverse qui sévit en doctrine belge se voit aplanie. Le point de vue selon lequel les biens de consommation visés constituent bel et bien des accessoires du navire prévaut en Allemagne et, en ce qui concerne les carburants, également en France.

Il serait pour le moins étrange – tel que justifié ci-dessous – de considérer comme accessoires du navire le service de table, les gants de toilette dans les cabines des passagers ou le projecteur de cinéma du navire, mais pas les carburants du navire, les vivres ou les médicaments. Le fait est et demeure qu'un navire ne peut naviguer sans carburants.

En outre, il faut ici aussi tenir compte de la réglementation de droit public. En ce qui concerne la nourriture de l'équipage et des personnes embarquées, diverses normes assorties de sanctions pénales sont imposées par le Règlement sur l'inspection maritime et en vertu de celle-ci. Il serait dès lors artificiel d'exclure les biens de consommation des accessoires du navire.

En ce qui concerne les choses autres que les biens de consommation, la nouvelle définition des accessoires du navire met l'accent sur la condition qu'elles doivent être destinées à une utilisation durable à bord. La forme de la chose comme critère de reconnaissance comme accessoires du navire ne constitue pas, contrairement au Livre 8 du Code civil néerlandais, une condition devant être remplie de

worden nog twee andere mogelijke indicaties toegevoegd: de aanwezigheid aan boord die is opgelegd door of krachtens de wet, en het nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip. De verwijzing naar wettelijke vereisten legt een verband met het Zeevaartinspectiereglement, dat in detail bepaalt welke uitrusting aan boord moet zijn. Deze laatste indicatie biedt echter niet altijd uitsluitsel. Het Zeevaartinspectiereglement zelf reglementeert ook de aanwezigheid van zogenaamse niet-voorgeschreven uitrusting en in het algemeen is er geen reden om de kwalificatie scheepstoebehoren te weigeren voor nuttige, inzonderheid de veiligheid van het varen ten goede komende zaken waarin een scheepseigenaar onverplicht investeert. Samengenomen leiden het criterium en de drie indicaties tot een eerder ruime opvatting van het begrip scheepstoebehoren.

Als voorbeelden van wat normaal tot het scheepstoebehoren is te rekenen kunnen worden aangehaald: ankers, reddingsboten, reddingsboeien, sleeptrossen, meerdraden, eenvoudig te ontkoppelen boordlichten, vistuig, zeilen, wegeringlatten, luikafdekkingsmateriaal (voor zover geen scheepsbestanddeel geworden), zomede sjor-, vastzettings- en ander stuwgerei; tevens scheepslogboeken. Niet echter (onder meer): lege rederijcontainers en uiteraard de lading zelf; deze zaken zijn niet bestemd om het schip duurzaam te dienen doch om met het schip van de ene naar de andere plaats overgebracht te worden. Om dezelfde reden kunnen ook lichters aan boord van een LASH-schip normaal niet als scheepstoebehoren worden beschouwd. Hutinventaris op passagiersschepen die een naam of een logo draagt, of speciaal aan het schip of de hut is aangepast, en dus een speciaal herkenbare vorm als scheepstoebehoren heeft, zal zeker tot dat scheepstoebehoren worden gerekend, maar hetzelfde geldt voor hutinventaris zonder speciale vorm of speciaal uitzicht. Beddengoed en eetgerei zijn immers altijd noodzakelijk om het schip operationeel te maken. De uitrusting van een cinemazaal aan boord van een cruiseschip valt ook onder het scheepstoebehoren, net zoals een los televisie- of videotoestel voor de bemanning.

façon cumulative, mais seulement une indication supplémentaire. Deux autres indications possibles ont encore été ajoutées : la présence à bord imposée par la loi ou en vertu de celle-ci, et le caractère nécessaire ou utile pour l'utilisation normal du navire. La référence aux exigences légales crée un lien avec le Règlement sur l'inspection maritime, qui prescrit en détail l'équipement devant se trouver à bord. Cette dernière indication n'est toutefois pas toujours déterminante. Le Règlement sur l'inspection maritime réglemente lui-même aussi la présence de l'équipement dit non réglementaire et de façon générale, il n'y a pas de raison de refuser la qualité d'accessoires du navire aux investissements utiles, en particulier pour la sécurité de la navigation, et qui ont été faits par le propriétaire du navire sans qu'il y soit obligé. Considérés dans leur ensemble, le critère et les trois indications mènent à une conception plutôt large de la notion d'accessoires du navire.

Parmi ce qui peut normalement être considéré comme relevant des accessoires du navire, l'on peut citer : les ancres, les chaloupes de sauvetage, les bouées de sauvetage, les amarres, les cordages, les feux susceptibles d'être déconnectés aisément, le matériel de pêche, les voiles, les vaigres, le matériel destiné à couvrir les cales (pour autant qu'il ne constitue pas des éléments du navire), ainsi que le matériel nécessaire à l'élingage, à la sécurisation et à l'arrimage ; également les livres de bord. N'en relèvent en revanche pas (entre autres) : les conteneurs vides appartenant à l'armement ni bien entendu la cargaison elle-même ; ces choses ne sont pas destinées à une utilisation durable à bord, mais à être transférées avec le navire d'un endroit à un autre. Pour la même raison, les allèges à bord d'un navire LASH ne peuvent normalement pas non plus être considérées comme des accessoires du navire. Les objets munis d'un nom ou d'un logo figurant sur l'inventaire des cabines de paquebots, ou spécialement adaptés au navire ou à la cabine, et qui ont donc une forme spécialement reconnaissable en tant qu'accessoires du navire en relèveront certainement, mais la même règle vaut pour l'inventaire de cabine sans forme ou apparence spéciale. En effet, la literie et les couverts de table sont toujours nécessaires pour rendre le navire opérationnel. L'équipement d'une salle de cinéma à bord d'un paquebot de croisière relève également des

Voor het intreden van het statuut als scheepstoebehoren is een eerste aanwezigheid aan boord vereist. Een tijdelijke verwijdering van boord wijzigt de kwalificatie als scheepstoebehoren echter niet; de status van scheepstoebehoren eindigt pas doordat het voorwerp zijn bestemming om het schip duurzaam te dienen verliest of, in het geval van verbruiksgoederen, wordt verbruikt.

Anders dan in Boek 8 NBW, worden navigatie- en communicatiemiddelen – waaromtrent vaak clausules van eigendomsvoorbehoud worden toegepast – niet als een aparte categorie scheepstoebehoren aangeduid. Concreet gaat het bijv. om radio-, fax-, radar- en kompasapparatuur, welke zaken krachtens het Zeevaartinspectiereglement overigens eveneens verplicht aan boord moeten zijn en alleen daarom al als scheepstoebehoren moeten worden beschouwd. Onder Boek 8 NBW worden de navigatie- en communicatiemiddelen pas scheepstoebehoren vanaf de materiële verbinding met het schip, zodat het louter aan boord brengen niet volstaat. Dergelijke onderscheiding lijkt onnodig, omdat het eigendomsstatuut van al het scheepstoebehoren overeenkomstig artikel 2.4.8 sowieso contractueel kan worden bepaald. Het Nederlandse verbindingscriterium lijkt bovendien te eng, omdat sommige niet met het schip verbonden navigatie- en communicatiemiddelen, die evident noodzakelijk zijn om veilig of zelfs in overeenstemming met de reeds aangehaalde publiekrechtelijke reglementering te kunnen varen, anders buiten de definitie van het scheepstoebehoren zouden vallen. Het gaat bijvoorbeeld om sextanten, die ook in Duitsland tot het scheepstoebehoren worden gerekend, en om zeekaarten, waarvan de aanwezigheid aan boord eveneens door het Zeevaartinspectiereglement wordt opgelegd.

Navigatie- en communicatiemiddelen welke niet van het schip kunnen worden afgescheiden, zonder dat beschadiging van betekenis aan hen of aan het schip wordt toegebracht, zijn alleszins te beschouwen als scheepsbestanddelen. Navigatie- en communicatiemiddelen die voldoen aan de

accessoires du navire, tout comme les téléviseurs ou les appareils de vidéo destinés à l'équipage.
Pour acquérir le statut d'accessoire du navire, une première présence à bord est requise. L'enlèvement temporaire du bord ne modifie pas la qualification d'accessoire du navire ; le statut d'accessoire du navire ne prend fin que lorsque l'objet perd sa destination d'utilisation durable à bord ou, dans le cas des biens de consommation, lorsqu'il est consommé.

Contrairement au Livre 8 du Code civil néerlandais, les moyens de navigation et de communication – qui font souvent l'objet de clauses de réserve de propriété – ne sont pas désignés comme catégorie distincte d'accessoires du navire. Concrètement, il s'agit par exemple d'équipements de radio, fax, radar et boussole, qui en vertu du Règlement sur l'inspection maritime doivent d'ailleurs obligatoirement se trouver à bord et qui, ne fût-ce que pour cette raison, doivent être considérés comme des accessoires du navire. Dans le Livre 8 du Code civil néerlandais, les moyens de navigation et de communication ne deviennent des accessoires du navire qu'à partir du moment où ils sont rattachés matériellement au navire, de sorte que la simple mise à bord ne suffit pas. Une telle distinction ne semble pas nécessaire, parce que de toute façon conformément à l'article 2.4.8, le statut de la propriété de tous les accessoires du navire peut être déterminé contractuellement. Le critère néerlandais du rattachement matériel semble en outre trop étroit, parce que dans le cas contraire certains moyens de navigation et de communication non rattachés au navire, alors qu'ils sont d'évidence nécessaires pour la sécurité de la navigation, voire requis par la réglementation de droit public évoquée ci-dessus, ne relèveraient pas de la définition des accessoires du navire. Il s'agit par exemple des sextants, qui en Allemagne sont également considérés comme relevant des accessoires du navire, et des cartes marines, dont la présence à bord est également imposée par le Règlement sur l'inspection maritime. Doivent dans tous les cas être considérés comme des éléments du navire les moyens de navigation et de communication ne pouvant être détachés du navire sans entraîner de dommages significatifs pour eux ou pour le navire. Doivent être considérés comme accessoires du navire les moyens de navigation et de

definitie van scheepstoebehoren en die tegelijk onder de onder het 12°, c) bedoelde categorie van "de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen" zouden vallen, moeten als scheepstoebehoren worden beschouwd, want de desbetreffende definitie geldt in dit verband als *lex specialis*. Tijdelijk, bijvoorbeeld met oog op proeven aan boord gebrachte navigatie- en communicatiemiddelen zijn noch scheepsbestanddeel, noch scheepstoebehoren. Dit volgt uit het eerder besproken algemene criterium van het aan boord gebracht zijn om het schip duurzaam te dienen.

In de wetsbepaling is afgezien van de invoering van een additionele indicatie in verband met de inschrijving van zaken in de scheepsinventaris, zoals die voorkomt in de Duitse wetgeving. Navraag leerde dat het begrip scheepsinventaris niet eenduidig is en dat de desbetreffende indicatie in de praktijk weinig praktisch nut zou opleveren, voor zover zij al geen misbruiken in de hand zou kunnen werken.

De ontworpen definitie van scheepstoebehoren (en overigens ook die van scheepsbestanddelen) geldt, behoudens afwijking neergelegd in specifieke bepalingen, voor de toepassing van het gehele Belgisch Scheepvaartwetboek, ook van de bepalingen over scheepsvoorrechten en scheepshypotheken. Hiermee wordt een eenvoudiger toestand gecreëerd dan in de Nederlandse wetgeving, welke voor die twee materies, ingevolge de implementatie van het Eerste Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965, een afwijkende omschrijving hanteert.

Zaken die noch scheepsbestanddeel, noch scheepstoebehoren zijn, zijn losse zaken, die in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek geen bijzonder statuut hebben.

Onder 15° en 16° zijn definities opgenomen welke generiek aanduiden welke (zee)schepen Belgische dan wel vreemde (zee)schepen zijn. In de meeste oudere wetgevingen was dit niet gespecificeerd, en meer recente wetten zijn ter zake niet helemaal consistent.

communication qui répondent à la définition des accessoires du navire et relevant également de la catégorie visée au 12°, c) des « engins de propulsion, l'outillage et le dispositif destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure », car la définition correspondante constitue à cet égard une *lex specialis*. Les moyens de navigation et de communication mis à bord temporairement, par exemple pour effectuer des essais, ne constituent ni des éléments du navire ni des accessoires du navire. Cela découle du critère général précédemment abordé selon lequel la mise à bord doit servir à l'utilisation durable du navire.

Dans la disposition légale, on a renoncé à l'instauration d'une indication additionnelle relative à l'inscription des choses dans l'inventaire du navire, comme cela figure dans la législation allemande. Il s'est avéré que la notion d'inventaire du navire n'était pas univoque et que l'indication en question aurait peu d'utilité dans la pratique, pour autant qu'elle ne puisse pas engendrer d'abus.

La définition en projet des accessoires du navire (tout comme d'ailleurs celle des éléments du navire) vaut, sauf dérogation en vertu de dispositions spécifiques, pour l'application du Code belge de la Navigation dans son ensemble, y compris les dispositions relatives aux privilèges et hypothèques sur navires. L'on crée ainsi une situation plus simple qu'aux Pays-Bas, qui à la suite de l'intégration du Premier Protocole à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure de 1965, utilisent pour ces deux matières une définition dérogatoire.

Les choses qui ne sont ni des éléments du navire ni des accessoires du navire sont des choses isolées, sans statut particulier dans le cadre du Code belge de la Navigation.

Les points 15° et 16° reprennent des définitions qui indiquent de manière générique quels navires (de mer) sont des navires (de mer) belges ou étrangers. Dans la plupart des législations antérieures, ce point n'était pas précisé, et les lois plus récentes ne sont pas totalement cohérentes en la matière.

Het begrip "Belgisch overheidsschip" (17°) wordt zeer ruim gedefinieerd en betreft elk zee- en binnenschip waarvan de eigenaar, de reder of de gebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is. Zowel schepen van centrale overheden als schepen van deelstaten, lokale besturen en gedecentraliseerde instellingen worden als overheidsschepen beschouwd. Opdat er sprake zou zijn van een overheidsschip, wordt niet vereist dat het schip eigendom is van een publiekrechtelijke rechtspersoon; ook schepen waarvan een publiekrechtelijke rechtspersoon de reder of de gebruiker is, doch waarvan de eigendom bij een niet-publiekrechtelijke rechtspersoon berust, worden als overheidsschepen beschouwd.

In geval van scheepsmede-eigendom is in beginsel doorslaggevend of de meerderheid van de aandelen in handen is van een publiekrechtelijke rechtspersoon. Indien de meerderheid van de scheepsaandelen in handen van een private rechtspersoon is, zal het betrokken schip echter toch als overheidsschip worden aangemerkt indien een publiekrechtelijke rechtspersoon reder van het schip is of indien het schip door een publiekrechtelijke rechtspersoon wordt gebruikt.

Dezelfde principes kunnen *mutatis mutandis* worden toegepast op schepen van publiek-private vennootschappen.

Het belang van de definitie van "Belgisch overheidsschip" ligt in de principiële bevestiging van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op die categorie schepen (zie art. 2.7.1, § 1) en voorts in de uitschakeling, ten aanzien van de bedoelde schepen, van artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek (zie art. 2.7.2, § 2).

De definitie van het begrip "Belgisch gezagsschip" (18°) is doelbewust enger dan deze van een "vreemd gezagsschip" (20°). Het is de bedoeling dat in principe alle Belgische overheidsschepen integraal aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen. Het is wenselijk uitzonderingen daarop te beperken tot eng gedefinieerde "Belgische gezagsschepen", die zowel zee- als binnenschepen kunnen zijn. De

La notion de « navire public belge » (17°) est définie dans un sens très large et concerne tout navire de mer et bateau de navigation intérieure dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge. Sont considérés comme des navires publics aussi bien les navires du pouvoir central que ceux d'entités fédérées, d'administrations locales et d'institutions décentralisées. Pour qu'il soit question de navire public, il n'est pas requis que le navire soit la propriété d'une personne morale de droit public ; les navires dont l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public, mais qui appartiennent à une personne qui n'est pas une personne morale de droit public sont également considérés comme des navires publics.

En cas de copropriété quirataire, il est en principe déterminant de savoir si la majorité des quirats est détenue par une personne morale de droit public. Si la majorité des actions du navire est détenue par une personne morale de droit privé, le navire en question sera néanmoins assimilé à un navire public si l'armateur du navire est une personne morale de droit public ou si le navire est utilisé par une personne morale de droit public.

Les mêmes principes peuvent s'appliquer *mutatis mutandis* aux navires de sociétés mixtes.

L'intérêt de la définition de « navire public belge » réside dans la confirmation de principe de l'applicabilité du Code belge de la Navigation à cette catégorie de navires (voir art. 2.7.1, § 1er) et dans la non-applicabilité, à l'égard des navires visés, de l'article 1412 *bis* du Code judiciaire (voir art. 2.7.2, § 2).

La définition de la notion de « navire de souveraineté belge » (18°) est volontairement plus restreinte que celle de « navire de souveraineté étranger » (20°) L'intention est de soumettre tous les navires publics belges intégralement au Code belge de la Navigation. Il est souhaitable de limiter les exceptions à cette règle aux « navires de souveraineté belge » restrictivement définis, qu'il s'agisse de navires de mer ou de bateaux de navigation intérieure. La définition en projet de « navire de souveraineté

ontworpen definitie van een "Belgisch gezagsschip" berust dan ook op een uitputtende opsomming van gezagsactiviteiten en is restrictief te interpreteren. De bedoelde gezagsactiviteiten moeten de enige zijn waarvoor het schip gebruikt wordt ("uitsluitend"). Schepen van Belgische overheden die niet door de definitie worden gevat, zijn aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen. Met "staatshoofdelijke" activiteiten wordt de hypothese beoogd van vaartuigen die worden gebruikt voor functies van het staatshoofd (vervulling van grondwettelijke taken, ceremonies en representatie). In het Staatsschepenverdrag 1926 worden "staatsjachten" met gezagsschepen gelijkgesteld (klaarblijkelijk op voorwaarde dat zij uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële regeringsdienst). Het begrip "justitiële" activiteiten doelt inzonderheid op gevangenisboten. Het begrip "politionele" activiteiten duidt op alle opdrachten van gerechtelijke politie of algemene of bijzondere administratieve politie en omvat schepen gebruikt door de federale politie te water, de scheepvaartpolitie, de havenpolitie, de douane, etc. Het begrip "publiekrechtelijke rechtspersoon" moet eng worden geïnterpreteerd, maar ook economische overheidsbedrijven, zoals de lokale havenbesturen, kunnen eronder worden begrepen. Aldus zullen de schepen van de havenkapiteinsdienst die ressorteert onder een lokaal havenbestuur, in de regel moeten worden aangemerkt als "Belgische gezagsschepen". Schepen van een havenbestuur die niet in het kader van de uitoefening van politionele bevoegdheden worden ingezet, zullen daarentegen als gewone overheidsschepen en niet als gezagsschepen moeten worden aangemerkt. Ofschoon ook private personen dergelijke vaartuigen beheren, is ervoor geopteerd om door de overheid voor de redding van mensenlevens en de voorkoming en bestrijding van verontreiniging, eveneens als gezagsschepen aan te merken.

Opdat er sprake zou zijn van een "Belgisch gezagsschip", moet het schip daadwerkelijk voor één van de in de definitie genoemde activiteiten worden gebruikt. Schepen die uit gebruik zijn genomen of die voor andere activiteiten worden

belge » repose dès lors sur une liste exhaustive des activités de l'autorité publique et doit donc être interprétée de manière restrictive. Les activités de souveraineté doivent être les seules auxquelles le navire est affecté (« exclusivement »). Les navires des autorités belges non couverts par cette définition sont soumis à toutes les dispositions du Code belge de la Navigation. Par des activités « pour le chef d'État », l'on vise l'hypothèse de navires affectés à des fonctions devant être accomplies par le chef d'État (accomplissement de tâches constitutionnelles, cérémonies et représentation). Dans la Convention relative aux navires d'État de 1926, les « yachts de l'État » sont assimilés à des navires de souveraineté (à la condition bien entendu d'être affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial). Par des activités « de justice », l'on entend plus particulièrement les navires-prisons. La notion d'activités « de police » désigne toutes les missions de la police judiciaire, de police administrative générale ou spéciale, et englobe également les navires utilisés par la police fédérale sur l'eau, la police de la navigation, la police portuaire, les services de douane, etc. La notion de « personne morale de droit public » doit être interprétée de façon restrictive, mais peut également inclure les entreprises publiques économiques, telles que les autorités portuaires locales. Ainsi, les navires de la capitainerie du port qui relèvent d'une administration locale portuaire devront en principe être considérés comme des « navires de souveraineté belges ». Les navires d'une autorité portuaire qui ne sont pas utilisés dans le cadre de compétences de police seront en revanche considérés comme de simples navires publics, et non comme des navires de souveraineté. Bien que des particuliers gèrent également de tels bateaux, on a choisi de considérer également comme des navires de souveraineté les navires utilisés par les pouvoirs publics en vue du sauvetage de vies humaines et de la prévention et de la lutte contre la pollution.

Pour qu'il puisse être question de « navire de souveraineté belge », le navire doit être effectivement utilisé pour l'une des activités mentionnées dans la définition. Les navires désaffectés ou destinés à d'autres activités ne peuvent dès lors (plus) être considérés comme des « navires de souveraineté belges ».

bestemd, kunnen derhalve niet (langer) als Belgische gezagsschepen worden beschouwd.

Loodsboten, sleepboten en andere schepen ingezet voor overheidsdienstverlening tegen betaling van retributies of contractuele prijzen vallen niet onder de definitie van een "Belgisch gezagsschip", zelfs wanneer zij zonder winstoogmerk worden geëxploiteerd. Gewone opleidingsschepen, andere dan militaire opleidingsschepen, vallen evenmin onder de definitie van "Belgisch gezagsschip". Schepen voor wetenschappelijk onderzoek zijn ook geen gezagsschepen.

De definitie van het begrip "vreemd overheidsschip" (19°) is ontleend aan artikel 1 van het Staatsschepenverdrag 1926, rekening houdend met artikel I van het Staatsschepenprotocol 1934. De definitie moet verdragsautonoom en verdragsconform worden geïnterpreteerd.

Zoals in de tekst van het Staatsschepenverdrag 1926 wordt in de ontworpen definitie het begrip "Staat" gehanteerd. Ook dit begrip moet verdragsconform en verdragsautonoom worden uitgelegd. Daaruit volgt dat de ontworpen omschrijving niet alleen slaat op schepen die toebehoren aan een buitenlands centraal bestuur, maar eveneens op schepen van buitenlandse gedecentraliseerde instellingen, deelstaten, lokale besturen en andere publiekrechtelijke instellingen. Door de opstellers van het Staatsschepenverdrag 1926 werd dit ook steeds zo bedoeld.

In de definitie is, anders dan in de betreffende verdragsbepalingen, niet alleen sprake van schepen die aan vreemde overheden toebehoren of door hen worden geëxploiteerd, maar eveneens van schepen die door deze overheden worden bevracht. Dergelijke uitbreiding was reeds voorzien in de Belgische Staatsschepenwet en is in wezen in overeenstemming met het Staatsschepenprotocol 1934. In het eerste artikel van dit Protocol wordt immers aangegeven dat met de omschrijving "door de Staat geëxploiteerde schepen" in artikel 3 van het Staatsschepenverdrag 1926 ook de schepen worden bedoeld die door de Staten hetzij bij tijdbevrachting, hetzij bij reisbevrachting worden gecharterd.

Les navires de pilotage, de remorquage et autres navires affectés, contre rétribution ou à des prix fixés contractuellement, à des services publics ne relèvent pas de la définition de « navire de souveraineté belge », même s'ils sont exploités sans but lucratif. Les navires-écoles ordinaires, qui ne sont pas des navires de formation militaire, ne relèvent pas non plus de la définition de « navire de souveraineté belge ». Les navires de recherche scientifique non plus.

La définition de la notion de « navire public étranger » (19°) est empruntée à l'article 1er de la Convention relative aux navires d'État de 1926, compte tenu de l'article Ier du Protocole relatif aux navires d'État de 1934. La définition doit être interprétée de manière autonome et conformément à la convention.
La définition en projet utilise la notion d'« État », comme le texte de la Convention relative aux navires d'État de 1926. Cette notion doit, elle aussi, être interprétée de façon autonome et conforme à la convention. Il s'ensuit que la description en projet n'a pas uniquement trait aux navires appartenant à un pouvoir central étranger, mais également aux navires appartenant à des institutions décentralisées, des États fédérés, des administrations locales et autres institutions de droit public étrangers. C'est ce qu'ont d'ailleurs toujours visé les auteurs de la Convention relative aux navires d'État de 1926.

Contrairement aux autres dispositions de la convention concernées, la définition n'a pas uniquement trait aux navires appartenant à des autorités étrangères ou exploités par elles, mais également aux navires affrétés par ces autorités. Une telle extension était déjà prévue dans la Loi belge relative aux navires d'État et est en soi conforme au Protocole relatif aux navires d'État de 1934. L'article Ier de ce Protocole indique en effet qu'on entend aussi par la description « navires exploités lui » utilisée à l'article 3 de la Convention relative aux navires d'État de 1926 les navires affrétés par un État, soit à temps, soit au voyage.

De definitie van het "vreemd gezagsschip" onder 20° is gebaseerd op artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 en moet evenzo verdragsautonoom en verdragsconform worden geïnterpreteerd.

Als tijdstip waarop moet worden beoordeeld of een aan een buitenlandse overheid toebehorend of door een dergelijke overheid geëxploiteerd of bevracht schip wordt gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd, vermeldt artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 het tijdstip van het ontstaan van de schuldvordering. Overeenkomstig het bepaalde in artikel II van het Staatsschepenprotocol 1934 dient echter eveneens rekening te worden gehouden met de bestemming van het betrokken schip ten tijde van de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden. In de definitie van "vreemd gezagsschip" wordt met deze uitbreiding rekening gehouden.

Er is slechts sprake van een vreemd gezagsschip indien de genoemde types van vaartuigen eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon (dit wil zeggen om het even welke entiteit waarvoor volkenrechtelijke immuniteit geldt). Schepen die worden ingezet voor een functionele openbare dienst, doch toebehoren aan of worden geëxploiteerd door een private rechtspersoon (bijvoorbeeld in het kader van een concessie van openbare dienst) worden derhalve niet door de definitie beoogd.

In tegenstelling tot deze van het Staatsschepenverdrag 1926, beoogt de nieuwe definitie in principe zowel zee- als binnenschepen.

Het begrip scheepszekerheidsrechten (21°) omvat de scheepsvoorrangsrechten, de scheepsvoorrechten, de scheepsretentierechten en de scheepshypotheken. Zoals elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het voorvoegsel "scheeps-" gehanteerd om duidelijk te maken dat het gaat om begrippen en regels eigen aan het zee- en binnenvaartrecht. De in de praktijk veel gebruikte term *maritieme* voorrechten is verwarrend omdat de

La définition du « navire de souveraineté étranger » au point 20° est basée sur l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État de 1926 et doit aussi être interprétée de manière autonome et conforme à la convention.

En ce qui concerne la date à laquelle il convient d'évaluer si un navire appartenant à un pouvoir étranger ou exploité ou affrété par lui est affecté à un service gouvernemental et non commercial, l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État de 1926 mentionne la date à laquelle la créance est née. Conformément aux dispositions de l'article II du Protocole relatif aux navires d'État de 1934, il faut cependant aussi tenir compte de l'affectation du navire en question au moment de la saisie, de l'arrêt ou de la détention. La définition de « navire de souveraineté étranger » tient compte de cette extension.

Il n'est question de navire de souveraineté étranger que lorsque les types de navires précités sont la propriété d'une personne morale de droit public étrangère (c.-à-d. toute entité bénéficiant de l'immunité de droit international) ou lorsqu'ils sont exploités par elle. Les navires affectés à un service public fonctionnel, mais appartenant à une personne morale de droit privé (par exemple dans le cadre d'une concession de service public) ou exploités par elle, ne sont dès lors pas visés par la définition.

Contrairement à celle de la Convention relative aux navires d'État de 1926, la nouvelle définition vise en principe aussi bien les navires de mer que les bateaux de navigation intérieure.
Le concept de sûretés sur navires (21°) englobe les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires, les droits de rétention sur navires et les hypothèques sur navires. Comme ailleurs dans le Code belge de la Navigation, l'on a opté pour les termes « sur navires » afin d'indiquer clairement qu'il s'agit de notions et de règles propres au droit maritime et de navigation intérieure. Le terme de « privilèges *maritimes* », très usité dans la pratique, est source de confusion, car le régime visé est tout autant applicable aux bateaux de navigation

desbetreffende regeling even goed geldt voor binnenschepen, en zelfs voor alle vaartuigen die voldoen aan de in het wetboek gehanteerde definitie van het begrip schip. De term scheepsvoorrechten werd overigens eerder al gebruikt in de rechtsleer. De invoering van de term scheepszekerheidsrechten is des te nuttiger nu het gemeen recht ook in deze materie uitdrukkelijk buiten toepassing wordt verklaard (zie inzonderheid art. 2.5.3, § 2). Het gebruik van een overkoepelende term scheepszekerheidsrechten is ten slotte verantwoord gelet op de regel dat het Belgisch Scheepvaartwetboek de creatie van andere zekerheidsrechten op schepen uitdrukkelijk uitsluit (zie art. 2.5.5, § 1).

Paragraaf 2 van artikel 1.1.3 betreft de gelding van de definities van scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren ten aanzien van schepen in aanbouw en correspondeert met een uitdrukkelijke bepaling in Boek 8 NBW (art. 1.6).

Het is niet noodzakelijk te specificeren dat de begripsomschrijvingen ook gelden ten aanzien van schepen in ombouw of in herstelling, aangezien deze schepen reeds bestaan en per veronderstelling blijven voldoen aan de definitie van het schip in het Belgisch Scheepvaartwetboek, zodat de definities van scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren automatisch van toepassing zijn.

Zoals in de Scheepsregistratiewet, Boek 8 NBW en de Engelse *Merchant Shipping Act 1995* kent paragraaf 3 van artikel 1.1.3 de uitvoerende macht de bevoegdheid toe om de wettelijke definities i.v.m. het begrip schip, en meteen het toepassingsgebied van de wettelijke regeling, bij koninklijk besluit aan te passen.

Dit is noodzakelijk om vijf redenen.

Vooreerst is het onmogelijk in het wetboek de ultieme grens te trekken tussen tuigen die nog net schip, zeeschip of binnenschip zijn, en tuigen die dat net niet meer zijn. De hier toegelichte bepaling is een vangnet voor bijzondere, concrete toestanden.

Ten tweede kan de aard van de materie eisen dat voor bepaalde soorten schepen afwijkende regelen

intérieure, voire à l'ensemble des engins de navigation répondant à la définition de la notion de navire employée dans le Code. Le terme « privilèges sur navires » a du reste déjà utilisé dans la doctrine. L'introduction du terme de « sûretés sur navires » est d'autant plus profitable que le droit commun est expressément déclaré inapplicable en la matière (voir en particulier l'art. 2.5.3, § 2). L'usage d'un terme générique de « sûretés sur navires » se justifie enfin par règle selon laquelle le Code belge de la Navigation exclut expressément la création d'autres sûretés sur navires (voir art. 2.5.5, § 1).

Le paragraphe 2 de l'article 1.1.3 prévoit que les définitions des éléments du navire et des accessoires du navire valent également à l'égard des navires en construction ; cette validité correspond à une disposition expresse du Livre 8 du Code civil néerlandais (art. 1.6).
Inutile de préciser que les définitions valent également à l'égard des navires en transformation ou en réparation, étant donné que ces navires existent déjà et que, par hypothèse, ils continuent à répondre à la définition du navire du Code belge de la Navigation, de sorte que les définitions des éléments du navire et des accessoires du navire s'y appliquent automatiquement.

Comme dans la Loi relative à l'enregistrement des navires, dans le Livre 8 du Code civil néerlandais et dans le *Merchant Shipping Act 1995* anglais, le pouvoir exécutif se voit attribuer, par le paragraphe 3 de l'article 1.1.3, le pouvoir d'adapter les définitions légales concernant la notion de navire, et partant le champ d'application du régime légal, par arrêté royal.
Ceci est nécessaire pour cinq raisons.

Premièrement, il est impossible de délimiter dans le Code de façon ultime les engins qui constituent encore tout juste un navire, un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure, et les engins qui ne le sont tout juste plus. La disposition commentée ici est un filet destiné à saisir des situations particulières, concrètes.
Deuxièmement, la nature de la matière peut requérir que pour certains types de navires, des règles

worden ingevoerd. Dit is in het huidige scheepvaartrecht bijvoorbeeld reeds het geval met betrekking tot de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (zie art. 273, § 1, 1° en § 2 van de Zeewet).

Ten derde kan het noodzakelijk zijn om afwijkende definities of uitzonderingen in te voeren met het oog op de correcte implementatie van internationale verdragen, waarvan er sommige specifieke begrippen, definities of toepassingssferen kennen. In dit verband moet eraan worden herinnerd dat de verplichting tot verdragsautonome interpretatie in het wetboek is geëxpliciteerd.

Ten vierde is de afwijkingsmogelijkheid noodzakelijk om te kunnen inspelen op technologische ontwikkelingen. De scheepstechniek is in voortdurende evolutie en vaak duiken onverwachte ontwikkelingen op (zoals recent het hergebruik van windpropulsie in de koopvaardij, en binnen afzienbare tijd allicht de onbemande vaart). Om die reden is het ook wenselijk om in de mogelijkheid te voorzien de begrippen scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van aan te duiden bepalingen, afwijkend te omschrijven.

Ten vijfde kan de afwijkingsmogelijkheid nuttig zijn om hiaten in de regelgeving op te vangen. Zo valt te denken aan de eerder door de Scheepshypotheekbewaarder gesuggereerde vestiging van scheepshypotheken op windmolenparken in zee.

De in de bepaling bedoelde afwijkingen en preciseringen zullen in de praktijk doorgaans betrekking hebben op algemeen te omschrijven categorieën. Op voorwaarde dat het gelijkheidsbeginsel in acht wordt genomen kunnen ook afwijkingen of preciseringen worden ingevoerd met betrekking tot welbepaalde, geïndividualiseerde schepen of andere zaken.

Art. 1.1.4. Wateren

In deze bepaling zijn een aantal begrippen gedefinieerd die categorieën van wateren aanduiden. Het begrip "openbare wateren" is reeds

dérogatoires soient instaurées. Tel est déjà le cas dans le droit de la navigation actuel par exemple en matière de limitation de responsabilité du propriétaire de navire (voir art. 273, § 1, 1°, et § 2 de la Loi Maritime).

Troisièmement, il peut être nécessaire d'instaurer des définitions dérogatoires ou des exceptions en vue de l'application correcte des conventions internationales, dont certaines connaissent des notions, définitions ou sphères d'application spécifiques. À cet égard, il convient de rappeler que l'obligation d'interprétation autonome des conventions a été explicitée dans le code.

Quatrièmement, la possibilité de dérogation est nécessaire afin de pouvoir réagir aux développements technologiques. La technique des navires est en évolution constante et des évolutions inattendues se font souvent jour (comme récemment la réutilisation de la propulsion éolienne en marine marchande et, dans un avenir proche, peut-être la navigation sans équipage). Pour cette raison, il est également souhaitable de prévoir la possibilité de définir de façon plus précise les notions d'éléments du navire et d'accessoires du navire ou, si nécessaire en vue de l'application de dispositions à désigner, de façon dérogatoire.

Cinquièmement, la possibilité de dérogation peut être utile pour combler les lacunes de la réglementation. L'on peut songer ainsi à la suggestion faite précédemment par le Conservateur des hypothèques maritimes en ce qui concerne la constitution d'hypothèques sur navires sur les parcs éoliens en mer.
Dans la pratique, les dérogations et précisions visées dans la disposition concerneront le plus souvent des catégories à définir de façon générale. À la condition que le principe d'égalité soit respecté, des dérogations ou précisions peuvent également être introduites en ce qui concerne des navires ou autres choses bien définis, individualisés.

Art. 1.1.4. Eaux

Cette disposition définit un certain nombre de notions qui désignent des catégories d'eaux. La notion d'« eaux publiques » a déjà été expliquée lors

toegelicht bij de bespreking van de definitie van het schip in artikel 1.1.3. De andere begripsomschrijvingen zijn het resultaat van een stroomlijning van analoge definities opgenomen in bestaande publiekrechtelijke scheepvaartwetten.

Art. 1.1.5. Reders

Over de betekenis van de begrippen scheepseigenaar en reder bestaat geen volledige internationale eensgezindheid. Het begrip scheepseigenaar omvat nu eens uitsluitend de titularis van het eigendomsrecht (in het Engelse zeerechtelijke taalgebruik vaak aangeduid als de 'registered owner'), dan weer, mede, de exploitant, zoals typisch een rompbevrachter. Het begrip reder duidt nu eens op de titularis van het eigendomsrecht, dan weer op de exploitant, dan weer op beide. Gelet op deze verschillen verdient het de voorkeur in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te sluiten bij het meest gangbare algemene en juridische spraakgebruik. Concreet dient onder scheepseigenaar dan de titularis van het eigendomsrecht te worden verstaan ('registered owner'), en onder reder in wezen de feitelijke exploitant van het schip, die hetzij de eigenaar zelf is, hetzij de natuurlijke persoon of de rechtspersoon waaraan de eigenaar de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie – hetzogenaamde rederschap – heeft overgedragen.

Anders dan aanvankelijk overwogen, gewaagt de wettekst niet van een 'geregistreerde' of 'teboekstaande' eigenaar. Het eigenlijke voorwerp van registratie of teboekstelling is immers het schip, en niet de eigenaar. In dit verband valt ook te verwijzen naar de regeling betreffende het bewijs van zakelijke en persoonlijke rechten en van het rederschap (art. 2.4.6 en 2.4.7, § 2). Daaruit blijkt dat de aanduiding van de eigenaar of de reder (exploitant) in een officieel stuk betreffende het schip aanzienlijk gezag kan toekomen.

Daarnaast wordt ook nog de figuur van de "scheepsgebruiker" onderscheiden. Deze van de *ship manager* wordt daarentegen niet nader in het ontwerp omlijnd.

de la discussion sur la définition du « navire » à l'article 1.1.3. Les autres définitions sont le fruit d'une uniformisation de définitions similaires reprises dans des lois existantes en matière de navigation de droit public.

Art. 1.1.5. Armateurs

Il n'existe pas d'unanimité internationale quant à la signification des notions de propriétaire de navire et d'armateur. La notion de propriétaire de navire comprend tantôt exclusivement le titulaire du droit de propriété (souvent désigné dans le langage du droit maritime anglais comme le « registered owner »), tantôt également l'exploitant comme un affréteur coque nue. La notion d'« armateur » renvoie tantôt au titulaire du droit de propriété, tantôt à l'exploitant, tantôt à l'un et l'autre. Compte tenu de ces différences, il est préférable que le Code belge de la Navigation s'aligne sur l'utilisation générale et juridique la plus courante. Concrètement, il convient d'entendre par « propriétaire du navire » le titulaire du droit de propriété (« registered owner ») et par « armateur » l'exploitant de fait du navire, qu'il s'agisse du propriétaire lui-même ou de la personne physique ou morale à laquelle le propriétaire a confié l'autorité sur l'utilisation et l'exploitation (la « gestion nautique »).

Contrairement à ce que l'on envisageait au départ, le texte de loi ne mentionne pas de propriétaire « enregistré » ou « immatriculé ». L'objet proprement dit de l'enregistrement ou de l'immatriculation est en effet le navire, et non le propriétaire. À cet égard, il convient également de renvoyer au régime concernant la preuve de droits réels et personnels et de la gestion nautique (art. 2.4.6 et 2.4.7, § 2). Il en ressort que la désignation du propriétaire ou de l'armateur (exploitant) dans un document officiel concernant le navire peut conférer une autorité considérable.

La figure de « l'utilisateur du navire » est également encore distinguée. Celle de *ship manager* n'est, en revanche, pas précisée davantage dans le projet.

De algemene definities van de begrippen scheepseigenaar en reder zullen in bepaalde gevallen moeten wijken voor de bijzondere definities in welbepaalde hoofdstukken, inz. wanneer deze voortvloeien uit andersluidende begripsomschrijvingen in België bindende internationale verdragen. Een voorbeeld bieden de wetsbepalingen die het LLMC-Verdrag, het CLC-Verdrag en het BUNKER-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek integreren.

De definities van de begrippen reder (2°) en rederschap (3°) sluiten eveneens aan bij het gangbare spraakgebruik.

De definities trachten de contouren van bedoelde figuren scherper te stellen maar laten anderzijds ruimte voor flexibiliteit in de uitlegging, zodat de rechter oog kan hebben voor ontwikkelingen in de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

Ook deze definities gelden voor het gehele wetboek, tenzij anders bepaald. Op te merken valt dat de figuur van de "reder" verschijnt in de specifieke definitie van de "exploitant" in de op EU-regelgeving gebaseerde bepalingen betreffende de opvang van bijstandbehoevende schepen (art. 7.4.2, 6°). Verder wordt de "reder" specifiek gedefinieerd in de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I) (art. 3, 8°). De betrokken definitie is gebaseerd op die van het voornoemde verdrag (art. II.1, j)). Deze laatste definitie luidt: "de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen." Deze laatste omschrijving bleek minder geschikt voor aanwending als algemene definitie voor het wetboek omdat zij verwijst naar specifieke taken en verantwoordelijkheden in verband met tewerkstelling, welke in het MLC-

Dans certains cas, il conviendra de s'écarter des définitions générales des notions de propriétaire du navire et d'armateur, au profit de définitions particulières dans des chapitres bien déterminés, en particulier quand celles-ci découlent de définitions contraires dans des conventions internationales contraignantes en Belgique. Tel est le cas par exemple des dispositions légales intégrant dans le Code belge de la Navigation la Convention LLMC, la Convention CLC et la Convention BUNKER.

Les définitions des notions d'« armateur » (2°) et de « gestion nautique » (3°) correspondent également au langage usité dans notre pays.

Les définitions tentent d'affûter les contours de figures visées, tout en laissant une marge de flexibilité au niveau de l'interprétation, permettant ainsi au juge de surveiller les évolutions dans la réalité de l'activité de la navigation.

Ces définitions valent également pour l'ensemble du code, sauf disposition contraire. À noter que la figure de l'« armateur » apparaît dans la définition spécifique de l'« exploitant » dans les dispositions basées sur la réglementation européenne concernant l'accueil des navires demandeurs d'aide (art. 7.4.2, 6°). Par ailleurs, le terme « armateur » est spécifiquement défini dans la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I) (art. 3, 8°). La définition concernée repose sur celle de la convention précitée (art. II.1, j)). Cette dernière définition s'énonce comme suit : « le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ». Cette dernière définition s'est révélée moins appropriée à l'emploi comme définition générale pour le code parce qu'elle renvoie à des tâches et responsabilités spécifiques en matière d'emploi, qui ont été fixées dans la Convention MLC, tandis que le code règle des matières très diverses et variées, et parce qu'elle est en outre relativement lourde. Il va sans dire que la définition générale de l'« armateur » dans le

Verdrag zijn bepaald, terwijl het wetboek zeer gevarieerde materies regelt, en omdat ze bovendien vrij omslachtig voorkomt. Uiteraard wordt de gelding van andersluidende, specifieke definities zoals deze in de regelgeving betreffende maritieme arbeid door de algemene definitie van de reder in dit wetboek niet aangetast.

Wie overeenkomstig de algemene, in artikel 1.1.5, 2° van het wetboek opgenomen definitie de "reder" is, wordt niet bepaald door het eigendomsstatuut van het schip. De reder is degene die het "rederschap" uitoefent. Dit laatste begrip werd reeds eerder door de Belgische wetgever gebruikt, m.n. in de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek over het bewarend scheepsbeslag (art. 1469, § 2). Hier wordt het nader gedefinieerd als "het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan" (3°).

Deze definitie biedt een verfijning en verduidelijking ten opzichte van buitenlandse wetgevingen als de Franse en de Duitse, die de reder op al te vereenvoudigende manier aanduiden als de exploitant. Dergelijke definities verplaatsen het probleem overigens alleen maar, want zij doen onmiddellijk de vraag oprijzen naar de betekenis van de term exploitant en/of de vereiste inhoud van de exploitatiebevoegdheid. De ontworpen omschrijving tracht meer houvast te geven, door het rederschap nader te omschrijven.

Het element "bezit" is ontleend aan de definitie van de reder in de Zwitserse wetgeving en aan gezaghebbende Engelse rechtsleer in dezelfde zin. Het vereiste bezit is niet het bezit in de zin van het Belgische zakenrecht. Het begrip moet daarentegen worden verstaan in de context van het scheepvaartrecht, de realiteit van het internationale scheepvaartbedrijf en de concrete omstandigheden van het geval.

Hierbij moge duidelijk zijn dat een rompbevrachter normaal gezien als reder zal moeten worden beschouwd. De rompbevrachter is bij de interpretatie van de definitie als het ware de modelfiguur. Bij onderrompbevrachting zal

présent code ne porte pas atteinte à la validité de définitions contraires spécifiques telles que celles dans la réglementation relative au travail maritime.

Le statut de propriété du navire ne détermine pas qui est l'« armateur » conformément à la définition générale reprise à l'article 1.1.5, 2°, du code. L'armateur est celui qui exerce la « gestion nautique ». Cette dernière notion a déjà été précédemment utilisée par le législateur belge, notamment dans les dispositions du Code judiciaire sur la saisie conservatoire sur navire (art. 1469, § 2). Ce terme est ici défini plus précisément comme « la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire » (3°).

Cette définition présente un raffinement et un éclaircissement par rapport aux législations étrangères, française et allemande notamment, qui désignent d'une manière trop simpliste l'armateur comme l'exploitant. De telles définitions ne font d'ailleurs que déplacer le problème, car elles font immédiatement surgir la question de la signification du terme « exploitant » et/ou le contenu requis de la compétence d'exploitation. La définition en projet tâche de donner plus de points de repère en décrivant plus précisément la gestion nautique.

L'élément de « possession » est emprunté à la définition de l'armateur donnée par la législation suisse, ainsi qu'à la doctrine anglaise faisant autorité à cet égard. La possession requise n'est pas la possession au sens du droit belge des biens. La notion doit au contraire être entendue dans le contexte du droit de la navigation, de la réalité de l'activité de la navigation internationale, ainsi que des circonstances concrètes du cas.

Dans ce contexte, il faut qu'il soit clair qu'un affréteur coque nue devra normalement être considéré comme un armateur. L'affréteur coque nue est, dans l'interprétation de la définition, pour ainsi dire la figure de référence. En cas de sous-affrètement coque nue, ce sera bien évidemment le

uiteraard de laatste rompbevrachter als reder optreden.

Ook een vruchtgebruiker, een houder van een recht van gebruik of bewoning, een bruiklener, een sekwester, een (gemeenrechtelijke) huurder en een in het bezit gestelde hypothecaire schuldeiser die het schip zelf gebruikt of bestuurt en/of als werkgever optreedt zullen, naar omstandigheden, als reder kunnen gelden.

Zoals in het nieuw Duits wetboek zal een tijdbevrachter normaal niet als reder zijn te beschouwen.

Wanneer eigendom, nautisch beheer en commercieel beheer van elkaar zijn gedissocieerd, zal de wettelijke of reglementaire verantwoordelijkheid voor het nautisch beheer (bouw, onderhoud, uitrusting, voldoen aan technische voorschriften, aanwerving van bemanning) de doorslag geven. Het uitgangspunt is dat de eigenaar ook de reder is, tenzij blijkt dat hij het rederschap aan een ander heeft overgedragen. In de binnenvaart zal inzonderheid rekening kunnen worden gehouden met de aanduiding van de 'exploitant' in het exploitatiecertificaat bij de Rijnvaartverklaring.

In vele gevallen zal de hoedanigheid van werkgever een sterke aanduiding opleveren dat het vereiste zeggenschap voorhanden is. Zo kan in principe worden aangenomen dat wie feitelijk als werkgever en dus ook als reder optreedt in de zin van de wetten betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, ook in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek als reder zal moeten worden beschouwd. Verder wordt ervan uitgegaan dat het werkgeversgezag in een normale situatie van tijd- of reisbevrachting exclusief blijft berusten bij de vervrachter, die alsdan als werkgever en reder blijft optreden, ongeacht de commerciële orders die de bevrachter aan de kapitein kan geven.

Wanneer een *ship* of *crew manager* de bemanning recruteert maar zelf niet als werkgever, doch slechts als lasthebber optreedt, blijft de opdrachtgever als reder fungeren. Allicht zal een *ship management*-onderneming die optreedt in opdracht en voor rekening van een

dernier affréteur coque nue qui agira comme armateur.

Un usufruitier, le détenteur d'un droit d'usage ou d'habitation, un commodataire, un séquestre, un locataire (de droit commun) et un créancier hypothécaire mis en possession qui fait lui-même usage du navire ou qui le dirige et/ou agit comme employeur pourront, suivant les circonstances, également être considérés comme des armateurs.

Tout comme dans le nouveau code allemand, un affréteur à temps ne pourra normalement pas non plus être considéré comme un armateur.

Si la propriété, la gestion nautique et la gestion commerciale sont dissociées les unes des autres, la responsabilité légale ou réglementaire de la gestion nautique (construction, entretien, équipement, respect des prescriptions techniques, recrutement de l'équipage) sera déterminante. Le principe est que le propriétaire est également l'armateur, sauf s'il s'avère avoir cédé la gestion nautique à autrui. Dans la navigation intérieure, on tiendra tout particulièrement compte de la désignation de l'« exploitant » dans le certificat d'exploitation dans le cadre de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin.

Dans de nombreux cas, la qualité d'employeur fournira une indication sérieuse de la direction requise. C'est ainsi qu'en principe, il peut être accepté que celui qui intervient en fait comme employeur et dès lors également en tant qu'armateur, dans le sens des lois concernant les contrats d'engagement maritime, devra également être considéré comme armateur dans le cadre du Code belge de la Navigation. En outre, on part du principe que l'autorité patronale, dans une situation normale d'affrètement à temps ou au voyage, reste exclusivement entre les mains du fréteur qui, en pareil cas, continue à agir comme employeur et comme armateur, indépendamment des ordres commerciaux que l'affréteur peut donner au capitaine.
Lorsqu'un *ship* ou *crew manager* recrute l'équipage, mais n'intervient pas lui-même en tant qu'employeur, mais seulement en tant que mandataire, le donneur d'ordre continue à faire office d'armateur. C'est ainsi qu'une entreprise de *ship management*, qui agit sur ordre et pour le compte

scheepseigenaar of reder in de zin van de ontworpen bepaling eerder zelden het rederschap overnemen, tenzij zij zich naar buitenuit als dusdanig manifesteert. Wanneer de *manager* wél als werkgever optreedt, moet, om hem als reder te kwalificeren, nog altijd bezit van het schip in zijnen hoofde worden vastgesteld.

Daar de quiratair scheepsbeheerder overeenkomstig het hieronder toegelichte artikel 3.1.8, § 5 expliciet als een lasthebber is te kwalificeren, zal hij in de regel evenmin als reder optreden.

Bij piraterij kan het voorkomen dat de wettige reder moet worden geacht zijn bezit en/of zijn zeggenschap en dus ook zijn rederschap tijdelijk te hebben verloren. Gelet op de variëteit van mogelijke uitzonderingssituaties kan een algemene regel in dat verband echter niet worden vooropgesteld.

Wel moge duidelijk zijn dat de definitie is opgesteld van het uitgangspunt dat een schip slechts één reder heeft, met name deze welke het bezit en de overwegende zeggenschap geniet. Wanneer het bezit en de exploitatietaken zijn verdeeld over verschillende actoren, moet dus worden nagegaan wie de dominerende rol speelt. Alleen wanneer de dominantie niet kan worden vastgesteld, kan er aanleiding zijn om meer dan één reder in aanmerking te nemen.

De term "scheepsgebruiker" (4°) wordt ingevoerd als restbegrip voor een aantal gebruikers van een schip, die noch reder, noch reisbevrachter, noch partij bij of derde-rechthebbende onder een vervoerovereenkomst zijn. Het typevoorbeeld is de tijdbevrachter. De noodzaak tot invoering van dit verzamelbegrip is een consequentie van inz. de uitbreiding van het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot de niet-commerciële scheepvaart. Het begrip scheepsgebruiker wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek o.m. aangewend in de context van de bevoegdheden van de gezagvoerders. Wanneer verschillende partijen een gebruiksrecht genieten, is in de regel alleen de uiteindelijke of "laatste" gebruiker de

d'un propriétaire de navire ou d'un armateur au sens de la définition en projet ne reprendra que rarement la gestion nautique, sauf si elle se manifeste comme telle vers l'extérieur. Lorsque le *manager* intervient bien en tant qu'employeur, il faut, pour qu'on puisse le qualifier d'armateur, encore que la possession du navire soit constatée à son nom.

Comme le gérant de navire quirataire, conformément à l'article 3.1.8, § 5, commenté ci-dessous, est explicitement qualifié de mandataire, il n'interviendra en général pas non plus comme armateur.

En cas de piraterie, il peut arriver que l'armateur légal doive être considéré comme ayant perdu temporairement sa possession et/ou sa direction et donc également sa gestion nautique. Au vu de la variété de situations d'exception possibles, une règle générale ne peut toutefois être avancée à cet égard.

Il doit bel et bien être clairement entendu que la définition est établie en partant du principe qu'un navire n'a qu'un seul armateur, à savoir celui qui en a la possession et la direction prépondérante. Lorsque la possession et les tâches d'exploitation sont réparties sur différents acteurs, il faut donc rechercher celui qui joue le rôle dominant. Ce n'est que dans le cas où ce rôle ne peut être établi qu'il pourra être question de prendre en considération plus d'un armateur.

Le terme « utilisateur de navire » (4°) est introduit comme notion résiduelle pour un certain nombre d'usagers d'un navire qui ne sont ni armateurs, ni affréteurs au voyage, ni parties impliquées dans un contrat de transport ou des tiers ayants droit en vertu de celui-ci. L'exemple type est l'affréteur à temps. La nécessité d'insérer cette notion collective est une conséquence essentiellement de l'extension à la navigation non commerciale du champ d'application du Code belge de la Navigation. La notion d'utilisateur de navire est utilisée dans le Code belge de la Navigation entre autres dans le contexte des compétences des commandants. Lorsque plusieurs parties bénéficient d'un droit d'usage, c'est en règle générale seulement l'utilisateur final ou le « dernier » usager qui est l'utilisateur du navire au sens de la définition en projet.

scheepsgebruiker in de zin van de ontworpen begripsomschrijving.

De definitie van het begrip "scheepsmede-eigendom" (5°) is gedeeltelijk geïnspireerd door de gangbare omschrijving van het gemeenrechtelijk mede-eigendomsbegrip.

De definitie legt het accent op de zakenrechtelijke mede-eigendomssituatie. Anders dan in het Duitse recht (oud § 489(1) HGB) wordt in de definitie niet geëist dat de mede-eigenaars het schip exploiteren tot gemeenschappelijke winst. Dit moet worden gezien in samenhang met de hieronder toegelichte optie om de scheepsmede-eigendom duidelijk te onderscheiden van inz. de vennootschapsrechtelijke scheepsexploitatiemodellen (zie art. 3.1.2-3.1.3). In Nederland heeft de wetgever de eis van "gebruik voor gemeenschappelijke rekening tot de vaart ter zee" in Boek 8 NBW laten vallen; de "rederij", zo stelde Schadee, moet in stand blijven, ook al wordt het schip in het geheel niet geëxploiteerd of niet voor de zeevaart gebruikt; dat eventuele exploitatie voor gemeenschappelijke rekening geschiedt, is niet een kenmerk van de "rederij" doch een gevolg daarvan; de "gezamenlijke" eigendom van het schip is dan ook voldoende.

In de nieuwe Belgische definitie is de onverdeelde eigendom van het schip niet voldoende; de mede-eigenaars moeten elk minstens ook één geïdentificeerd scheepsaandeel bezitten. De mede-eigendom van het als object onverdeelde schip moet dus uitdrukkelijk gefractioneerd zijn in aan de scheepsmede-eigenaars toegewezen scheepsaandelen. Als dat niet is gebeurd, kan het regime van de scheepsmede-eigendom niet worden toegepast en staat men allicht voor een andere, gemeenrechtelijke rechtsfiguur.

De ontworpen definitie bevestigt voorts de internationaal algemeen gedeelde mening dat het regime van de scheepsmede-eigendom slaat op de mede-eigendom van één enkel schip ("de eigendom van *een* schip"). Dit belet uiteraard niet dat een scheepsmede-eigenaar aandelen in verschillende schepen kan hebben.

La définition de la notion de « copropriété quirataire » (5°) est partiellement inspirée de la définition courante du concept de copropriété du droit commun.

La définition met l'accent sur la situation de copropriété du droit des biens. Contrairement au droit allemand (ancien § 489(1) HGB), la définition n'exige pas que les copropriétaires exploitent le navire dans un but lucratif commun. Ceci doit être considéré par rapport au choix exposé ci-dessous de distinguer nettement la copropriété de navire des modèles d'exploitation de navire en société en particulier (voir art. 3.1.2 – 3.1.3). Aux Pays-Bas, le législateur a abandonné l'exigence de « l'usage pour compte commun en vue de la navigation maritime » dans le Livre 8 du Code civil néerlandais ; Schadee soutenait ainsi que « l'armement » doit exister, même si le navire n'est exploité ni entièrement ni pour la navigation maritime ; le fait que l'exploitation éventuelle se fasse pour un compte commun n'est pas une caractéristique de l'« armement », mais en est la conséquence ; la propriété « commune » du navire est dès lors suffisante.

Dans la nouvelle définition belge, la propriété indivise du navire n'est pas suffisante ; les copropriétaires doivent au moins posséder chacun une part du navire identifiée. La copropriété du navire – objet indivis – doit donc être fractionnée expressément en autant de parts du navire revenant aux copropriétaires quirataires. Faute de quoi, le régime de la copropriété quirataire ne pourra pas être appliqué et l'on se retrouvera dès lors confronté à une autre forme juridique de droit commun.

La définition en projet confirme d'ailleurs une opinion généralement partagée suivant laquelle le régime de la copropriété quirataire se rapporte à la copropriété d'un seul navire (« la propriété d'*un* navire »). Ceci n'empêche évidemment pas qu'un copropriétaire quiratairepuisse posséder des parts dans plusieurs navires.

Er is geen aanleiding om uit de Duitse en de Nederlandse wetgeving de termen *Reederei* respectievelijk *rederij* over te nemen om de mede-eigendomssituatie aan te duiden. Deze termen zijn immers geenszins in die betekenis ingeburgerd, en ook in de bedoelde buurlanden wordt ten andere geattendeerd op de mogelijke spraakverwarring die uit de dubbele betekenis van het woord kan voortvloeien: in het algemeen spraakgebruik is een rederij eenvoudig een scheepsexploitant – al dan niet een scheepseigenaar – maar in de hier besproken context krijgt het begrip de engere, specifieke juridische betekenis van een samenwerkingsverband tussen scheepsmede-eigenaars. Dit is meteen de reden waarom de mede-eigendomssituatie in Duitsland meestal wordt aangeduid als *Partenreederei*. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt vastgehouden aan de onder Belgische zeerechtjuristen ingeburgerde term *mede-eigendom*, maar wordt deze term stelselmatig gespecificeerd tot *scheeps*mede-eigendom, om overal duidelijk het onderscheid aan te geven met het regime van de gemeenrechtelijke mede-eigendom. Zoals hierboven reeds toegelicht, wordt de term "reder" in het Belgisch Scheepvaartwetboek specifiek gedefinieerd op een wijze die aansluit bij de gangbare betekenis van dat begrip in België, welke buiten elk verband met mede-eigendom staat.

Wat betreft het bewijs van de scheepsmede-eigendom geldt de in artikel 2.4.6 ontworpen regel.

Zoals in Duitsland hangt de mede-eigendomssituatie geenszins af van de registratie van het schip in een scheepsregister. In Nederland daarentegen gelden de wettelijke bepalingen inzake de rederij alleen wanneer de mede-eigendomssituatie blijkt uit de openbare registers (art. 8:160 NBW). Het bestaan van de rederij in de zin van dat wetboek volgt dus niet uit de loutere mede-eigendom; er is teboekstelling nodig. Voor kleine, niet teboekgestelde schepen werd in Nederland geen behoefte aan de rederijvorm aanwezig geacht. In lijn met het algemene en thans reeds geldende Belgische regime leidt de inschrijving van de rechten van de scheepsmede-eigenaars in het raam van het Belgisch

Il n'y a pas lieu d'emprunter aux législations allemande et néerlandaise le terme *Reederei* ou *rederij* (« armement ») pour désigner la situation de copropriété. Ces termes ne sont d'ailleurs pas retenus dans cette signification ; de plus, dans ces pays, on attire l'attention sur la confusion de langage possible pouvant résulter de la double signification du mot : dans le langage courant, un armement désigne simplement la situation d'un armateur qui exploite le navire – que cet armateur soit propriétaire ou non de ce navire – alors que, dans le contexte abordé ici, la notion prend la signification juridique plus stricte et spécifique d'un lien de collaboration entre copropriétaires quirataires. Voilà qui explique directement pourquoi en Allemagne la situation de copropriété est généralement désigné comme *Partenreederei*. Dans le Code belge de la Navigation, on s'en tient au terme *copropriété* retenu par les juristes belges spécialisés en droit maritime, mais ce terme est systématiquement précisé comme renvoyant à la copropriété *quirataire*, pour souligner partout la distinction avec le régime de copropriété de droit commun. Comme déjà expliqué précédemment, le terme « armateur » est spécialement défini dans le Code belge de la Navigation de façon à correspondre à la signification courante de cette notion en Belgique, qui n'a aucun rapport avec la copropriété.

En ce qui concerne la preuve de la copropriété de navire, la règle en projet à l'article 2.4.6 s'applique.

Comme en Allemagne, la situation de copropriété ne dépend nullement de l'enregistrement du navire dans un registre des navires. En revanche, aux Pays-Bas, les dispositions légales en matière de « rederij » ne s'appliquent que lorsque la situation de copropriété ressort des registres publics (art. 8:160 du Code civil néerlandais). L'existence de la « rederij » au sens du code ne résulte donc pas de la simple copropriété ; l'immatriculation est nécessaire. Pour les petits navires non immatriculés, il n'a pas paru nécessaire de prévoir la forme de la « rederij » aux Pays-Bas. Conformément au régime général et actuellement en vigueur en Belgique, l'inscription des droits des copropriétaires quirataires dans le cadre du Code belge de la Navigation n'a pour effet que de les rendre opposables aux tiers.

Scheepvaartwetboek alleen tot de tegenstelbaarheid aan derden.

De definities van de begrippen scheepsmede-eigenaar (6°) en scheepsaandeel (7°) behoeven nauwelijks of geen toelichting. Het aantal scheepsaandelen (of 'quiraten') wordt vrij door partijen bepaald. Er is geen aanleiding om dit aantal in de wet vast te leggen. Dit gebeurt ten andere in weinig wetgevingen. Internationaal zijn overigens uiteenlopende fractioneringen gangbaar en het is des te minder nuttig dat de Belgische wetgever hierin zou tussenkomen, ware het zelfs op suppletieve wijze. Zoals uiteengezet, veronderstelt scheepsmede-eigendom een bepaalde fractionering in scheepsaandelen tussen de scheepsmede-eigenaars. Indien partijen niet uitdrukkelijk scheepsaandelen hebben toegewezen, zal het waarschijnlijk gaan om een vorm van collectieve of gezamenlijke eigendom in hoofde van een vereniging of vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, waarop het regime van de scheepsmede-eigendom niet van toepassing is, tenzij de partijen de situatie daartoe omvormen (zie het hieronder toegelichte art. 3.1.2, § 2).

Zoals in andere landen, is mede-eigendom van één scheepsaandeel perfect mogelijk; het gaat dan echter niet over scheepsmede-eigendom in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Art. 1.1.6. Opvarenden

In paragraaf 1 zijn een aantal definities opgenomen.

De definitie van het begrip "gezagvoerder" (1°) sluit aan bij een algemeen gangbare opvatting over de functie van de kapitein. Zo definieert het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij de kapitein als "ieder aan wie het gezag over het schip is toevertrouwd of die dat gezag feitelijk voert" (art. 4) en geeft de Wet Veiligheid Vaartuigen de definitie "ieder die belast is met de leiding van een vaartuig of deze leiding in feite neemt, alsmede ieder die hem vervangt" (art. 1, 1°). Op analoge wijze omschrijft de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 de kapitein als "elke persoon aan wie door de reder het bevel over het zeeschip werd toevertrouwd of

Les définitions des notions de « copropriétaire quirataire » (6°) et de « quirat » (7°) nécessitent peu de commentaires, voire aucun. Le nombre de quirats (ou parts de navire) est fixé librement par les parties. Il n'y a pas lieu de fixer ce nombre dans la loi. Cela ne se produit d'ailleurs que dans peu de législations. Sur le plan international, il existe par ailleurs différents types de fractionnements et une intervention du législateur belge, même à titre supplétif, paraît d'autant moins utile. Comme exposé, la copropriété de navire suppose un certain fractionnement en quirats entre les copropriétaires du navire. Si les parties n'ont pas prévu expressément l'attribution de quirats, il s'agira probablement d'une forme de propriété collective ou commune dans le chef d'une association ou société sans personnalité juridique, à laquelle ne s'applique pas le régime de la copropriété de navire, à moins que les parties ne transforment la situation (voir l'art. 3.1.2, § 2, commenté ci-dessous).

Comme dans d'autres pays, la copropriété d'un quirat est parfaitement possible ; il ne s'agit alors cependant pas d'une copropriété quirataire au sens du Code belge de la Navigation.

Art. 1.1.6. Personnes embarquées

Le paragraphe 1er reprend un certain nombre de définitions.

La définition de la notion de « commandant » (1°) correspond à la conception générale habituelle qu'on se fait de la fonction du capitaine. Ainsi, le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime définit le capitaine comme « toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait » (art. 4) et la Loi Sécurité des navires comme « toute personne chargée du commandement d'un bâtiment de navigation ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace » (art. 1, 1°). La Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 donne une définition similaire du capitaine comme « toute personne à qui l'armateur confie le commandement

diegene die feitelijk dit bevel voert" (art. 28, 4°). N.a.v. de voorbereiding van laatstgenoemde wet werd toegelicht dat feitelijk het bevel voeren het gevolg kan zijn van bijzondere omstandigheden die zich tijdens de reis kunnen voordoen, waardoor de als dusdanig aangestelde kapitein zijn functie niet meer kan uitoefenen (bijv. bij overlijden tijdens de reis) en vervangen wordt door de officier die hem in rang onmiddellijk opvolgt. Het waarnemen van de wacht door een andere schepeling maakt deze laatste uiteraard nog niet tot gezagvoerder. Ook een loods kan niet als gezagvoerder worden beschouwd.

Om als gezagvoerder te worden beschouwd is het niet noodzakelijk dat de persoon bekleed is met specifiek wettelijk gedefinieerd publiek- of strafrechtelijk gesanctioneerd gezag of met de macht om dwang aan te wenden.

De alternatieve term "bevelvoerder" werd niet aangewend, omdat hij minder ingeburgerd is.

Het begrip "gezagvoerder" is alleszins een koepelbegrip waaronder niet alleen de kapitein van een koopvaardijschip valt, maar bijv. ook de schipper van een binnenschip, een zeevissersvaartuig of een pleziervaartuig. Voor zover nodig zal ook aan boord van woonschepen of varend erfgoed een gezagvoerder moeten kunnen worden geïdentificeerd.

Op te merken valt dat een gezagvoerder, in de zin van ontworpen definitie, niet noodzakelijk moet verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst, en met andere woorden niet per se een bemanningslid is in de zin van het 4°. De gezagvoerder kan m.n. ook eigenaar of mede-eigenaar van het schip zijn.

Verder is een definitie opgenomen van het begrip "kapitein" (2°). Overeenkomstig het gangbare spraakgebruik en de klassieke Belgische en Franse rechtsleer is een kapitein de gezagvoerder van een zeeschip. De gezagvoerder van – zelfs zeegaande – vissers- en pleziervaartuigen wordt echter schipper genoemd. De schipper van een binnenschip wordt echter soms kapitein genoemd. Hoe dan ook is de onderscheiding van de figuur van de kapitein nodig omdat het Belgisch Scheepvaartwetboek hem bijzondere wettelijke bevoegdheden toekent (zie in het algemeen art.

du navire de mer ou qui assure effectivement ce commandement » (art. 28, 4°). Lors des travaux préparatoires de cette dernière loi, il a été exposé que le fait d'assurer effectivement le commandement peut résulter de circonstances particulières survenant durant le voyage, suite auxquelles le capitaine désigné en tant que tel ne peut plus exercer sa fonction (p. ex. en cas de décès durant le voyage) et est remplacé par l'officier qui le suit immédiatement dans la hiérarchie. Bien entendu, ce n'est pas parce qu'un autre homme d'équipage monte la garde qu'il est aussi commandant. Un pilote ne peut pas non plus être considéré comme un commandant.

Pour être considérée comme un commandant, il n'est pas nécessaire que la personne soit investie d'une autorité légale spécifique qui est sanctionnée dans le domaine du droit public ou pénal ou du pouvoir d'exercer une contrainte.

Le terme alternatif néerlandais « bevelvoerder » n'a pas été employé, parce qu'il n'est pas vraiment courant.
La notion de « commandant » est quoi qu'il en soit une notion générique couvrant non seulement le capitaine d'un navire de la marine marchande, mais par exemple aussi le batelier d'un bateau de navigation intérieure, d'un bateau de pêche maritime ou d'un bateau de plaisance. Pour autant que nécessaire, il conviendra aussi d'identifier un commandant à bord de péniches d'habitation ou du patrimoine navigant.
À noter qu'un commandant, au sens de la définition en projet, ne doit pas nécessairement être lié par un contrat de travail et qu'il n'est donc pas nécessairement un membre de l'équipage au sens du point 4°. Le commandant peut donc aussi être propriétaire ou copropriétaire du navire.

Une définition de la notion de « capitaine » est reprise ci-après (2°). Conformément au langage courant et à la doctrine classique belge et française, un capitaine est le commandant d'un navire de mer. Le commandant de bateaux de pêche — même maritimes — et de plaisance est toutefois appelé « schipper » en néerlandais. Cependant le batelier d'un bateau de navigation intérieure est parfois désigné comme « capitaine ». Quoi qu'il en soit, la distinction de la figure du capitaine en tant que commandant d'un navire de mer s'impose parce que le Code belge de la Navigation lui attribue des

4.2.5, § 2). Ook de kapitein is niet noodzakelijk een schepeling verbonden door een arbeidsovereenkomst. Volledigheidshalve dient opgemerkt dat het wetboek, in lijn met het CMNI-Verdrag, enkele malen de termen "schipper" (Nederlands) en "conducteur" (Frans) gebruikt. Een enkele maal staat "schipper" gelijk met "batelier" of "patron".

De definitie van het begrip "schepeling" (3°) is geïnspireerd door bij die van "zeevarende" en "zeeman" in het MLC-Verdrag, welke als volgt luidt: "elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is" (art. II.1, f)). In het wetboek is de term "schepeling" verkozen omdat de term ook bruikbaar moet zijn voor de regeling van de binnenvaart. De term "schepeling" krijgt een bredere betekenis dan in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij (art. 4), waar hij gelijk staat met bemanningslid. Bewakingsagenten en horecapersoneel zijn schepelingen, ook al hebben ze geen arbeidsovereenkomst met de scheepseigenaar of de reder gesloten.

De termen "bemanningslid" (4°) en "bemanning" (6°) duiden op schepelingen verbonden door een "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" (5°).

Het hier gebezigde begrip "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" is een brede, generieke term. De definitie is derwijze geredigeerd, dat ook arbeid aan boord van niet-commerciële schepen eronder valt, dat niet wordt vereist dat de werkgever de scheepseigenaar of de reder is, en dat evenmin nodig is dat het moet gaan om arbeid tijdens de vaart. Door de eis dat de arbeid wordt verricht in dienst van het schip worden bijv. havenarbeiders of scheepsherstellers, die in dienst van een goederenbehandelaar respectievelijk een scheepshersteller werken, uitgesloten. Het bemanningslid zal in de regel tewerkgesteld zijn door de scheepseigenaar, de reder of een bemanningsagentschap.

De momenteel door afzonderlijke wetten geregelde – en aldaar enger gedefinieerde – arbeidsovereenkomsten voor de dienst op

pouvoirs légaux particuliers (voir de manière générale l'art. 4.2.5, § 2). Le capitaine n'est pas non plus nécessairement un homme d'équipage lié par un contrat de travail. Par souci d'exhaustivité, il faut remarquer que le code, conformément à la Convention CMNI, utilise quelques fois les termes "conducteur" (français) et "schipper" (néerlandais). Une fois "schipper" revient à "batelier" ou "patron".

La définition de la notion d'« homme d'équipage » (3°) s'inspire de celle de « gens de mer » et de « marin » dans la Convention MLC, qui s'énonce comme suit : « les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique »(art. II.1, f)). Dans le code, on opte pour le terme « homme d'équipage » parce qu'il s'utilise également pour le régime de la navigation intérieure. Le terme « homme d'équipage » reçoit un sens plus large que dans le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche (art. 4), où il équivaut à « membre de l'équipage ». Les agents chargés de la surveillance et le personnel de l'horeca sont des hommes d'équipage, même s'ils n'ont pas conclu de contrat de travail avec le propriétaire du navire ou l'armateur.

Les termes « membre de l'équipage » (4°) et « équipage » (6°) désignent des hommes d'équipage liés par un « contrat d'engagement maritime » (5°).

La notion de « contrat d'engagement maritime » employée ici est un terme générique, large. La définition est rédigée de façon à ce que le travail à bord de navires non commerciaux en relève également, qu'il ne soit pas requis que l'employeur soit le propriétaire du navire ou l'armateur, et qu'il ne soit pas non plus nécessaire qu'il s'agisse de travail pendant la navigation. Par l'exigence que le travail soit effectué au service du navire sont par exemple exclus les ouvriers portuaires ou réparateurs de navires, qui travaillent respectivement au service d'un manutentionnaire de marchandises ou d'un réparateur de navire. Le membre de l'équipage sera en principe employé par le propriétaire du navire, l'armateur ou une agence d'équipage.

Les contrats de travail actuellement réglementés par des lois distinctes – et donc définis de façon plus restreinte – pour le service à des navires de la marine

koopvaardijschepen en zeevissersschepen zijn voorbeelden van de in de ontworpen definitie bedoelde arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en vallen met andere woorden alle onder de ontworpen koepeldefinitie. De arbeidsovereenkomst voor de dienst op schepen die niet onder één van deze specifieke wetten valt – bijvoorbeeld deze voor arbeid aan boord van overheidsvaartuigen – is echter ook een "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" in de zin van de ontworpen definitie. Sinds de opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 geldt hetzelfde voor de arbeidsovereenkomst in de binnenvaart.

De definities van de "verstekeling" (7°), de "passagier" (8°) en de "opvarende" (9°) behoeven geen nadere toelichting.

Door paragraaf 2 wordt flexibiliteit ingebouwd. Te denken valt bijv. aan het buiten toepassing verklaren van bepaalde regels voor arbeid die wordt verricht aan boord van gezagsschepen of niet beroepsmatig gebruikte schepen, voor arbeid die hoofdzakelijk aan of vanaf de wal wordt verricht (bijvoorbeeld voor arbeid aan boord van een schip in aanbouw of grote herstelling, of havenarbeid), voor arbeid door studenten-cadetten, of voor werkzaamheden aan boord van bergers. Om de consistentie tussen de verschillende wetgevingen evenwel te waarborgen kan de Koning deze afwijkende maatregelen slechts invoeren na overleg in de Ministerraad.

Artikel 1.1.7. Bevrachtingen

De opname van definities in verband met bevrachting is nodig nu het ontbreken daarvan in de Zeewet afbakeningsproblemen heeft veroorzaakt en nu het toepassingsgebied van de nieuwe bepalingen over bevrachting moet worden afgegrensd tegenover dat van de regelingen over de vervoerovereenkomst. De noodzaak van de opname van definities werd onderschreven tijdens de publieke consultaties en blijkt ook uit andere nationale wetgevingen.

Onder het 1° wordt een definitie gegeven van het algemene begrip bevrachtingsovereenkomst.

marchande et des navires de pêche maritime sont des exemples du contrat d'engagement maritime visé dans la définition en projet et relèvent en d'autres termes tous de la définition générique en projet. Le contrat de travail pour le service sur des navires qui ne relève pas de l'une de ces lois spécifiques – p. ex. celle pour le travail à bord de navires d'État – est toutefois aussi un « contrat d'engagement maritime» au sens de la définition en projet. Depuis l'abrogation de la Loi du contrat d'engagement à bord de bateaux de navigation intérieure 1936, il en va de même pour le contrat de travail dans la navigation intérieure.

Les définitions de « passager clandestin » (7°), « passager » (8°) et « personne embarquée » (9°) ne nécessitent pas d'explication supplémentaire.

La flexibilité est intégrée par le paragraphe 2. L'on songe par exemple à la non-applicabilité de certaines règles pour le travail effectué à bord de navires de souveraineté ou de navires utilisés à des fins non professionnelles, pour le travail effectué principalement à terre ou à partir de terre (p. ex. pour le travail à bord d'un navire en construction ou en grande réparation, ou le travail portuaire), pour le travail par des étudiants-cadets, ou pour des activités d'assistants à bord. Afin d'assurer la cohérence entre les différentes législations, le Roi ne peut introduire ces mesures dérogatoires qu'après délibération en Conseil des Ministres.

Article 1.1.7. Affrètements

La reprise de définitions concernant l'affrètement est nécessaire dans la mesure où leur défaut dans la Loi Maritime a causé des problèmes de délimitation et que le champ d'application des nouvelles dispositions sur l'affrètement doit être délimité par rapport à celui des réglementations sur le contrat de transport. La nécessité de reprendre les définitions a été avalisée lors des consultations publiques et ressort également d'autres législations nationales.

Le point 1° fournit une définition de la notion générale de « contrat d'affrètement ».

Deze begripsomschrijving is doelbewust eenvoudig gehouden en legt meer bepaald de nadruk op het element terbeschikkingstelling. Dit element wordt als herkenningspunt gehanteerd in het geldende Belgische recht en blijft centraal staan in buitenlandse definities.

De beoogde terbeschikkingstelling moet worden opgevat in ruime zin. Zij kan verschillende doeleinden hebben: goederenvervoer, opslag (bevrachting om te liggen), bewoning (huur van een woonboot), pleziervaart, wetenschappelijk onderzoek, overheidstaken, enz. De ontworpen materiële regelingen betreffende de bevrachtingsovereenkomst zijn afgestemd op de hypothese van goederenvervoer. Desgevallend zal de rechter de bepalingen op andere gebruiksvormen naar analogie moeten toepassen.

In de meeste gevallen, inz. wanneer partijen een gestandaardiseerde charterpartij hanteren, zal over de kwalificatie van de overeenkomst als bevrachtingsovereenkomst weinig discussie rijzen.

Naar analogie met o.m. Europese rechtspraak kan worden aangenomen dat de verplichtingen van de vervrachter niet alleen betrekking kunnen hebben op de terbeschikkingstelling van het vervoermiddel, maar ook op het eigenlijke vervoer van inz. goederen. Dit kan vooral bij reisbevrachting voorkomen. Daar het toepassingsgebied van de nieuwe, dwingendrechtelijke bepalingen betreffende de vervoerovereenkomst in het desbetreffende onderdeel van het Belgisch Scheepvaartwetboek nader wordt afgebakend, mag worden verwacht dat grensgevallen zich minder vaak zullen voordoen. Contracten die onder de dwingende regeling van de vervoerovereenkomst vallen maar eventueel ook zouden kunnen worden beschouwd als een vorm van bevrachtingsovereenkomst, vallen uiteraard onder de dwingende regeling, met dien verstande dat de klassieke, internationaal nog steeds gangbare uitsluiting van charterpartijen uit het toepassingsgebied van de regeling betreffende de vervoerovereenkomst blijft gelden.

Na rijpe overweging werd ervan afgezien om aan de definitie van de bevrachtingsovereenkomst het

Cette définition a été délibérément simplifiée et met plus particulièrement l'accent sur l'élément de mise à disposition. Cet élément est utilisé comme point de reconnaissance dans le droit belge en vigueur et reste central dans les définitions étrangères.

La mise à disposition visée doit s'entendre au sens large du terme. Elle peut poursuivre différents objectifs : le transport de marchandises, l'entreposage (affrètement pour séjourner), l'habitation (location d'un bateau-logement), la navigation de plaisance, la recherche scientifique, des tâches publiques, etc. Toutefois, les régimes matérielles en projet concernant le contrat d'affrètement sont axés sur l'hypothèse d'un transport de marchandises. Le cas échéant, le juge devra appliquer par analogie les dispositions à d'autres formes d'utilisation.
Dans la plupart des cas, en particulier lorsque les parties utilisent une charte-partie standardisée, il n'y aura que peu de discussions sur la qualification du contrat en tant que contrat d'affrètement.

Par analogie à, entre autres, la jurisprudence européenne, on peut admettre que les obligations du fréteur puissent ne pas avoir trait uniquement à la mise à disposition du moyen de transport, mais également au transport proprement dit, plus particulièrement de marchandises. Cela peut surtout se produire dans le cas d'un affrètement au voyage. Comme le champ d'application des nouvelles dispositions légales impératives concernant le contrat de transport dans la partie concernée du Code belge de la Navigation est délimité de manière plus précise, on peut s'attendre à ce que des cas limites se présentent moins souvent. Les contrats qui relèvent du régime impératif du contrat de transport, mais qui pourraient éventuellement également être considérés comme une forme de contrat d'affrètement, relèvent bien évidemment du régime impératif, étant entendu que l'exclusion traditionnelle et toujours habituelle au niveau international de chartes-parties du champ d'application du régime relatif au contrat de transport reste d'application.

Après mûre réflexion, nous avons renoncé à ajouter à la définition du contrat d'affrètement l'exigence selon laquelle il doit s'agir d'un contrat « négocié

vereiste toe te voegen dat het moet gaan om een "individueel onderhandelde" overeenkomst. Op het eerste gezicht lijkt dit een relevant criterium, nu de partijen bij een bevrachtingsovereenkomst vaak daadwerkelijk onderhandelen en standaardovereenkomsten daarbij aanpassen op maat via *rider clauses*, terwijl bij vervoerovereenkomsten veelal sprake is van toetredingscontracten zonder mogelijkheid tot wijziging. Bij nader toezien zou het vermelde criterium echter alleen maar verwarring veroorzaken. Vooreerst is het ook denkbaar dat de beide partijen bij een bevrachtingsovereenkomst de gebruikte standaardbedingen aannemen *zonder* nadere onderhandeling of wijziging. Daardoor verliest de overeenkomst uiteraard niet haar karakter van bevrachtingsovereenkomst; in het tegenovergestelde geval zouden dergelijke overeenkomsten trouwens in een wettelijk vacuüm komen te vallen. Omgekeerd zal ook bij de totstandkoming van vervoerovereenkomsten vaak enige vorm van bespreking of onderhandeling plaatsgrijpen, inzonderheid naar aanleiding van boekingen en desbetreffende e-mailcorrespondentie; de afbakening tussen een "voldoende" en een "onvoldoende" ingrijpende individuele onderhandeling is niet met zekerheid te trekken, en de vraag over welke bedingen of afspraken precies moet zijn onderhandeld, is al even moeilijk te beantwoorden. Daarbij komt dat de mogelijkheid tot vrije onderhandeling in eerste instantie een *rechtsgevolg* – en niet een definiërend criterium – behoort te zijn van de kwalificatie en de daaruit volgende toepasselijkheid van een al dan niet dwingende wetgeving. In samenhang met dit laatste moet ten derde worden vastgesteld dat het criterium van de individuele onderhandeling wel in sommige regelgevingen werd aangewend, maar telkens om de werkingssfeer te bepalen van uitzonderingen op een dwingende regeling, en niet om contracttypes als dusdanig of het toepassingsgebied van de desbetreffende basisregelingen te definiëren. Ook vanuit wetgevingstechnisch oogpunt ware toevoeging van het criterium dus discutabel. Uiteraard neemt dit alles niet weg dat bij de totstandkoming van bevrachtingsovereenkomsten in de praktijk vaak enige vorm van onderhandeling in het spel zal zijn.

individuellement ». À première vue, cela semble un critère pertinent étant donné que, souvent, les parties à un contrat d'affrètement négocient effectivement et adaptent des contrats types sur mesure par le biais de *rider clauses*, alors que, dans le cas de contrats de transport, il est généralement question de contrats d'adhésion sans possibilité de modification. En examinant la situation de plus près, le critère concerné ne ferait que semer la confusion. Premièrement, on peut également imaginer que les deux parties à un contrat d'affrètement adoptent les clauses types utilisées *sans* autre négociation ou modification. De ce fait, il va de soi que le contrat ne perd pas son caractère de contrat d'affrètement ; dans le cas contraire, de tels contrats se retrouveraient par ailleurs dans un vide juridique. Inversement, également lors de l'établissement de contrats de transport, une certaine forme de discussion ou de négociation aura souvent lieu, plus particulièrement des suites de réservations et de la correspondance e-mail en la matière ; la délimitation entre une négociation individuelle intensive « suffisante » et « insuffisante » ne peut pas être établie avec certitude et il est tout aussi difficile de répondre à la question concernant les clauses ou accords qui doivent précisément être négociés. À cela s'ajoute que la possibilité de libre négociation doit en premier lieu être une *conséquence juridique* – et non un critère déterminant – de la qualification et de l'applicabilité qui en résulte d'une législation impérative ou non. En ce qui concerne ce dernier point, force est de constater, troisièmement, que le critère de la négociation individuelle a bel et bien été utilisé dans certaines réglementations, mais, dans chaque cas, pour déterminer le champ d'action d'exceptions à un régime impératif, et non pour définir des types de contrats en tant que tels ou le champ d'application des réglementations de base concernées. Par conséquent, du point de vue de la technique législative également, l'ajout du critère serait discutable. Bien évidemment, tout cela n'empêche que, lors de l'établissement de contrats d'affrètement dans la pratique, une certaine forme de négociation aura souvent lieu.

Zoals in Frankrijk kan worden aangenomen dat de kwalificatie van de rechtsverhouding als een bevrachtingsovereenkomst in twijfelgevallen kan volgen uit de aanwending van voor bevrachtingen typische clausules, zoals deze betreffende laad- en lostijd, ligtijd en liggelden.

Een andere relevante indicatie is dat het gaat om het transport van een kleine partij lading aan boord van het zeeschip; in de regel gaat het dan om een vervoer en niet om een (reis)bevrachting. Een plaatsbevrachting of *slot charter* kan op beperkte laadruimte betrekking hebben, maar viseert geen nauwkeurig geïdentificeerde lading.

Of de overeenkomst met winstoogmerk wordt gesloten of niet, heeft geen belang. Evenmin is vereist de vervrachter of de bevrachter handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of zijn beroep. Wel moet het steeds gaan om terbeschikkingstelling ten bezwarende titel.

Verder bevat de ontworpen bepaling definities van de rompbevrachtingsovereenkomst, de tijdbevrachtingsovereenkomst en de reisbevrachtingsovereenkomst.

Deze definities zijn geïnspireerd door de gangbare commerciële praktijk en buitenlandse wetgeving, en behoeven geen nadere commentaar.

Het onder het 2° gebruikte woord "rederschap" wordt gedefinieerd in artikel 1.1.5, 3°. Bij rompbevrachting moet het steeds om een geheel schip gaan.

De opsomming in de ontworpen bepaling van de drie meest gangbare types bevrachtingsovereenkomsten, waaromtrent in het Belgisch Scheepvaartwetboek een elementaire suppletieve regeling is opgenomen, belet uiteraard niet dat de praktijk andere types toepast, of er nieuwe tot ontwikkeling brengt. Voor dergelijke gevallen is in de tekst een algemeen vangnet uitgewerkt (zie het hieronder toegelichte artikel 6.1.111).

De "vervrachter" in de zin van de ontworpen bepaling kan zowel de scheepseigenaar zijn, als een bevrachter onder een eerdere bevrachtingsovereenkomst. In de praktijk komt

Tout comme en France, on peut admettre que la qualification du rapport juridique comme un contrat d'affrètement dans des cas douteux peut résulter de l'utilisation de clauses typiques pour les affrètements, par exemple celles relatives au délai de starie, au délai de surestarie et aux surestaries.

Une autre indication pertinente est qu'il s'agit du transport d'un petit chargement à bord du navire de mer ; en règle générale, il s'agit dès lors d'un transport, et non d'un affrètement (au voyage). Un affrètement de *slots* ou *slot charter* peut avoir trait à un espace de chargement limité, mais ne vise aucune cargaison identifiée avec précision.

Le fait que le contrat soit conclu dans un but lucratif ou non n'a aucune importance. Il n'est pas davantage requis que le fréteur ou l'affréteur agisse dans l'exercice de son entreprise ou de sa profession. La mise à disposition doit cependant toujours avoir lieu à titre onéreux.

En outre, la disposition en projet inclut des définitions de l'affrètement coque nue, de l'affrètement à temps et de l'affrètement au voyage.

Ces définitions s'inspirent de la pratique commerciale usuelle et de la législation étrangère, et ne nécessitent aucun autre commentaire.

Le terme de « gestion nautique » utilisé au point 2° est défini à l'article 1.1.5, 3°. Dans le cas d'un affrètement coque nue, il doit toujours s'agir du navire entier.

L'énumération dans la disposition en projet des trois types les plus fréquents de contrats d'affrètement, à propos desquels un régime supplétif élémentaire a été repris dans le Code belge de la Navigation, n'empêche bien entendu pas que la pratique applique d'autres types ou en développe de nouveaux. Pour des cas de ce type, un filet de sécurité général a été intégré au texte (voir l'article 6.1.111 commenté ci-dessous).

Le « fréteur » au sens de la disposition en projet peut à la fois être le propriétaire du navire ou un affréteur en vertu d'un contrat d'affrètement antérieur. Dans la pratique, il arrive souvent qu'une série de contrats

het vaak voor dat m.b.t. eenzelfde schip een keten van bevrachtingsovereenkomsten tot stand wordt gebracht, waarbij bijv. de geregistreerde eigenaar A het schip in rompbevrachting geeft aan rompbevrachter B, die het op zijn beurt in tijdbevrachting ter beschikking stelt van tijdbevrachter C, die vervolgens een reisbevrachtingsovereenkomst sluit met reisbevrachter D. In deze hypothese is C bevrachter onder de tijdbevrachtingsovereenkomst met B, en vervrachter onder de reisbevrachtingsovereenkomst met D.

Zoals reeds vermeld, bevatten de onderdelen van het wetboek betreffende de romp-, de tijd- en de reisbevrachting vereenvoudigde bepalingen welke zijn gebaseerd op de internationaal meest gebruikte standaardovereenkomsten. Dat sommige detailregelingen niet in de wettekst zijn overgenomen, of dat de formulering enigszins afwijkt, belet niet dat de rechter op grond van artikel 6.1.111 aanvullend toepassing kan maken van gebruiken, waartoe de bedoelde standaardovereenkomsten kunnen behoren, en van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen.

Art. 1.1.8. Averij

De algemene definitie van averij (1°) – welke, aangezien het begrip averij-grosse een autonome betekenis heeft, slechts van ondergeschikt belang is als component van de definitie van het begrip bijzondere averij – is overgenomen uit artikel 144 van de Zeewet. Het woordje "en", dat de twee zinsdelen verbindt, werd toegevoegd omwille van de taalkundige zuiverheid. Hiermee wordt teruggekeerd naar de originele tekst van de *Ordonnance de la marine* van 1681 (art. 1, T. VII, L. III). De verwijzing naar de tijdslimieten waarbinnen de averij zich moet voordoen is onnodig en werd weggelaten.

De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR bevatten elk een definitie van averij-grosse. Deze definities vertonen lichte verschillen. Om uiteenlopende interpretaties van de onderscheiden definities en inconsistente definities ingevolge eventuele wijzigingen van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR te vermijden, dient de definitie

d'affrètement soient établis concernant un seul et même navire, en vertu desquels, p. ex. le propriétaire enregistré A donne le navire en affrètement coque nue à l'affréteur coque nue B qui, à son tour, le met à la disposition en affrètement à temps à l'affréteur à temps C qui, ensuite, conclut un contrat d'affrètement au voyage avec l'affréteur au voyage D. Dans cette hypothèse, C est affréteur en vertu du contrat d'affrètement à temps conclu avec B et fréteur en vertu du contrat d'affrètement au voyage conclu avec D.

Comme déjà mentionné, les parties du code relatives à l'affrètement coque nue, à l'affrètement à temps et à l'affrètement au voyage comprennent des dispositions simplifiées qui sont basées sur les contrats standardisés les plus utilisés à l'échelle internationale. La non-reprise de certaines règles de détail dans le texte de loi ou le fait que la formulation déroge quelque peu n'empêche pas que le juge puisse faire une application complémentaire, en vertu de l'article 6.1.111, des usages, dont peuvent relever les contrats standardisés visés, et des principes généraux de droit de la navigation.

Art. 1.1.8. Avarie

La définition générale d'« avarie » (1°) – qui, étant donné que la notion d'avarie commune a une signification autonome n'a qu'un intérêt secondaire comme élément de la définition de la notion d'avarie particulière – est reprise de l'article 144 de la Loi Maritime. La préposition « et » qui relie les deux parties de la phrase a été ajoutée pour un motif de pureté linguistique. On revient ici au texte original de l'*Ordonnance de la marine* van 1681 (art. 1, T. VII, L. III). Le renvoi aux limites de temps dans lesquelles l'avarie doit se produire est inutile et a été supprimé.

Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR contiennent chacune une définition de l'avarie commune. Ces définitions présentent de légères nuances. Pour éviter une divergence d'interprétation des différentes définitions et une incohérence des définitions à la suite d'éventuelles modifications des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR,

van averij-grosse in het Belgisch Scheepvaartwetboek te verwijzen naar hetgeen als dusdanig wordt beschouwd in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, naargelang het geval (2°). In de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR zijn alvast alle gebruikelijke criteria om te bepalen of er sprake is van averij-grosse opgenomen. De Belgische wetgever hoeft zelf dus geen van deze criteria te omschrijven. Dit heeft als bijkomend voordeel dat nieuwe nationale interpretatieproblemen m.b.t. het begrip averij-grosse worden vermeden en dat de Belgische rechters en rechtspractici bij de oplossing van problemen nuttig buitenlandse bronnen kunnen hanteren.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor het gebruik van de term "averij-grosse". Dit is een wijziging ten opzichte van de Zeewet, waarin het begrip "gemene averij" wordt gehanteerd. Weliswaar zou "gemene averij" kunnen worden beschouwd als taalkundig zuiverder en drukt het begrip beter de idee uit dat het gaat om averij die door de betrokkenen *gemeenschappelijk* moet worden gedragen. "Averij-grosse" is echter beter ingeburgerd in het taalgebruik van de rechtspractici. De term sluit bovendien beter aan bij de term "avarij-grosse", die wordt gebruikt in het NBW en in de Nederlandse tekst van de Avarij-Grosse Regels IVR.

Net als in de Zeewet wordt de bijzondere averij in het Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerd op negatieve wijze (3°). Alle averij die geen averij-grosse is, is bijzondere averij. Aldus wordt verduidelijkt dat eenzelfde schadegeval niet tegelijk averij-grosse en bijzondere averij kan uitmaken.

In artikel 146 van de Zeewet wordt ten overvloede bepaald: "Er zijn twee soorten van averij: gemene averij en bijzondere averij". Deze regel hoeft in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet te worden overgenomen, aangezien hij reeds uit de samenlezing van de definities van averij en bijzondere averij kan worden afgeleid.

De in de hier toegelichte bepaling opgenomen definities van averij, averij-grosse en bijzondere

la définition d'avarie commune dans le Code belge de la Navigation doit référer à ce qui est considéré comme tel dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR, selon le cas (2°). Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR reprennent déjà tous les critères habituels pour déterminer s'il est question d'avarie commune. Le législateur belge ne doit donc préciser lui-même aucun de ces critères. Cela offre l'avantage supplémentaire d'éviter de nouveaux problèmes d'interprétation nationaux concernant la notion d'avarie commune et de permettre aux juges et praticiens du droit belges d'utiliser utilement des sources étrangères pour résoudre les problèmes.

Dans le Code belge de la Navigation, on a opté pour l'emploi du terme néerlandais « averij-grosse ». Il s'agit d'un changement par rapport à la Loi Maritime, qui utilise la notion de « gemene averij ». Le terme « gemene averij » pourrait, certes, être considéré comme offrant une plus grande pureté linguistique et la notion exprime mieux l'idée qu'il s'agit d'une avarie devant être supportée *en commun* par les parties concernées. Mais l'expression « averij-grosse » est mieux reçue dans le langage des praticiens du droit. Elle se rapproche en outre plus du terme « avarij-grosse », employé dans le Code civil néerlandais et dans le texte néerlandais des Règles d'Avarie-Commune IVR.

Tout comme dans la Loi Maritime, l'avarie particulière est définie de façon négative dans le Code belge de la Navigation (3°). Toutes les avaries qui ne sont pas des avaries communes sont des avaries particulières. Il est précisé ainsi qu'un même sinistre ne peut constituer à la fois une avarie commune et une avarie particulière.

L'article 146 de la Loi Maritime stipule de surcroît : « Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières ». Cette règle ne doit pas être reprise dans le Code belge de la Navigation étant donné qu'on peut déjà la déduire de la lecture des définitions d'« avarie » et d'« avarie particulière ».

Les définitions reprises dans la disposition commentée ici des termes « avarie », « avarie

averij gelden in principe voor alle gevallen waarin het wetboek die termen hanteert. In voorkomend geval zullen de termen anders of breder moeten worden verstaan, meer bepaald wanneer ze herkomstig zijn uit een verdragsregeling en dan verdragsautonoom moeten worden ingevuld, of wanneer in het betrokken concrete geval op contractuele basis een andere definitie geldt.

Titel 2 – Bronnen

Art. 1.2.1. Andere regelgeving

Artikel 1.2.1, 1° formuleert een algemeen voorbehoud omtrent de wetgeving ter bescherming van de consument. Dit is noodzakelijk omdat het Belgisch Scheepvaartwetboek er uitdrukkelijk op is gericht om ook niet-beroepsmatige scheepvaartgerelateerde activiteiten te regelen. Deze uitbreiding van het toepassingsgebied van de scheepvaartwetgeving mag echter niet leiden tot een vermindering van de consumentenbescherming, die overigens deels voortspruit uit Europese regelgeving, waaraan het Belgisch Scheepvaartwetboek sowieso geen afbreuk kan doen. Het in de bepaling gehanteerde begrip "consument" is doelbewust niet nader gedefinieerd. De betekenis van dat begrip kan ten andere verschillen van regelgeving tot regelgeving. De bepaling verhindert uiteraard niet dat het Belgisch Scheepvaartwetboek en de consumentenwetgeving gecombineerd worden toegepast.

In het 2° wordt een algemeen voorbehoud gemaakt met betrekking tot de regelgeving betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen. De bepalingen in het Belgisch scheepvaartwetboek kunnen geen afbreuk doen aan de rechten en plichten van vreemdelingen. De implementatie via het Belgisch Scheepvaartwetboek van het FAL-verdrag in de Belgische rechtsorde zal steeds conform het vigerene vreemdelingenrecht moeten zijn. Niets verhindert evenwel dat beide wetgevingen

commune » et « avarie particulière » s'appliquent en principe à tous les cas dans lesquels le code utilise ces termes. Le cas échéant, les termes s'entendront différemment ou plus largement, en particulier lorsqu'ils proviennent d'une réglementation conventionnelle et devront dès lors être mis en œuvre de manière autonome, ou lorsqu'une autre définition s'applique dans le cas concret concerné sur base contractuelle.

Titre 2 – Sources

Art. 1.2.1. Autre réglementation

L'article 1.2.1, 1°, formule une réserve générale concernant la législation en vue de la protection du consommateur. Cela est nécessaire parce que le Code belge de la Navigation vise expressément à réglementer aussi les activités non professionnelles liées à la navigation. Cette extension du champ d'application de la législation maritime ne peut cependant pas entraîner une diminution de la protection du consommateur, qui découle d'ailleurs en partie de la réglementation européenne, à laquelle le Code belge de la Navigation ne peut aucunement porter atteinte. La notion de « consommateur » employée dans la disposition n'est intentionnellement pas définie plus en détail. Le sens de cette notion peut en outre varier d'une réglementation à une autre. La disposition n'empêche en effet pas que le Code belge de la Navigation et la légalisation des consommateurs soient appliqués en combinaison.

Le 2° est mis sous réserve générale en ce qui concerne la réglementation sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers. Les dispositions dans le code belge de la navigation ne peuvent pas porter préjudice aux droits et obligations des étrangers. L'implémentation dans l'ordre judiciaire belge de la convention FAL par le code belge de la navigation devra toujours être conforme au droit des étrangers en vigueur. Bien que rien n'empêche d'appliquer les deux législations de façon combinée si elles sont en harmonie.

gecombineerd kunnen worden toegepast indien ze in overeenstemming zijn.

Art. 1.2.2. Bekendmaking van akten van de IMO

In deze bepaling is een regeling verwerkt welke was opgenomen de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart.

De voormelde wet van 24 april 2014 bepaalde echter niet waar de technische codes, richtsnoeren en standaarden moeten worden. Om in overeenstemming te zijn met artikel 190 van de Grondwet en in een nationale publicatie te voorzien, worden de integrale teksten gepubliceerd op de website van het Belgisch Scheepsregister.

Art. 1.2.3. Bekendmaking van wijzigingen van internationale verdragen en akten

Ook in deze bepaling is een regeling verwerkt welke was opgenomen in de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart. Ter aanvulling is het regime van toepassing verklaard op een aantal binnenvaartgerelateerde materies.

Ook de wijzigingen van de verdragen worden gepubliceerd op de website van het Belgisch Scheepsregister.

Art. 1.2.4. Uitvoering van internationale verdragen en akten

In dit artikel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, maar uitsluitend wat betreft het vervoer over zee en de waterweg. Uiteraardzijn uitsluitend de maatregelen bedoeld die betrekking hebben op de federale bevoegdheden, aangezien de scheepvaart langs de binnenwateren sinds de Zesde Staatshervorming voor een deel tot de gewestbevoegdheden behoort. Duidelijkheidshalve wordt bepaald dat de Koning

Art. 1.2.2. Publication des actes de l'OMI

A été traitée dans cette disposition une réglementation reprise dans la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime.

Néanmoins, la loi du 24 avril 2014 précitée ne précisait pas où les codes techniques, les directives et les normes devaient être divulgués. Afin de se conformer à l'article 190 de la Constitution et de prévoir une publication nationale, les textes intégraux seront publiés sur le site du Registre naval belge.

Art. 1.2.3. Publication des modifications aux conventions et actes internationaux

A également été traitée dans cette disposition une réglementation reprise dans la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime. En complément, le régime a été déclaré applicable à un certain nombre de matières liées à la navigation intérieure.
Les modifications des conventions sont également publiées sur le site web du Registre navel belge.

Art. 1.2.4. Exécution des conventions et actes internationaux

Ont été traitées dans cet article les dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, mais exclusivement en ce qui concerne le transport par mer et la voie navigable. Il est évident que l'on a visé exclusivement les mesures qui ont trait aux compétences fédérales, étant donné que la navigation le long des eaux intérieures relève en partie des compétences régionales depuis la sixième réforme de l'État. Par souci de clarté, il est stipulé que le Roi peut également donner effet aux modifications susceptibles d'être apportées dans les conventions ou

ook uitwerking kan verlenen aan de wijzigingen welke in de verdragen of in de bijlagen ervan mochten worden aangebracht en aan de door de IMO aangenomen resoluties. Voor de formulering van deze bepaling werd inspiratie geput uit artikel 2, § 2 en 3 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van 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 artikel 38 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen. Die specifieke bepalingen werden in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet overgenomen omdat de machtigingen die zij aan de Koning verleenden voortaan deel uitmaken van de ontworpen meer algemene machtigingsbepaling. De Koning krijgt de bevoegdheid om de nodige maatregelen te treffen, en mag daarbij wetsbepalingen opheffen of wijzigen. Tegen dergelijke machtiging bestaat geen bezwaar, omdat de politieke beslissingen reeds zijn genomen op internationaal en Europees niveau en de beoordelingsbevoegdheid van de Belgische overheid dus beperkt is. Het hier geregelde bijzondere mechanisme kan ervoor zorgen dat internationale en Europese regels tijdig worden geïmplementeerd in het interne recht. De betrokken bepaling verheft deze werkwijze echter niet tot de standaardprocedure.

Voorts wordt de verouderde verwijzing naar artikel 87 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap vervangen door een verwijzing naar het corresponderende artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De toegelichte bepaling sluit ook de specifieke machtiging in zich welke vervat ligt in artikel 4 van de wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag. Laatstgenoemde bepaling is dan ook niet in het Scheepvaartwetboek herhaald.

dans leurs annexes et aux résolutions adoptées par l'OMI. Pour la formulation de cette disposition, on s'est inspiré de l'article 2, §§ 2 et 3, de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, et de l'article 38 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires. Ces dispositions spécifiques n'ont pas été reprises dans le Code belge de la Navigation parce que les autorisations qu'elles ont accordées au Roi font dorénavant partie de la disposition d'autorisation plus générale en projet. Le Roi reçoit la compétence de prendre les mesures nécessaires, et peut dans ce contexte lever ou modifier des dispositions légales. Il n'existe pas d'objection à une telle autorisation, parce que les décisions politiques ont déjà été prises aux niveaux international et européen, le pouvoir d'appréciation de l'autorité belge étant donc limité. Le mécanisme particulier réglementé ici peut veiller à l'intégration opportune des règles internationales et européennes dans le droit interne. La disposition concernée n'élève toutefois pas cette procédure à la procédure standard.

De plus, le renvoi obsolète à l'article 87 du Traité instituant la Communauté économique européenne est remplacé par un renvoi à l'article 103 correspondant du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La disposition commentée implique également l'autorisation spécifique contenue à l'article 4 de la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, et portant exécution de la Convention. Cette dernière disposition n'est par conséquent pas répétée dans le Code de la Navigation.

Artikel 2*bis* van voornoemde wet van 18 februari 1969, over de onmiddellijke inning, is niet overgenomen. Zowel uit de formulering van de wetsbepaling (inz. het gebruik van het woord "voertuig") als uit de memorie van toelichting bij de wet van 6 mei 1985 waarbij het artikel werd ingevoerd, blijkt dat het slechts betrekking heeft op het vervoer over de weg. Voor zover bekend, is de wetsbepaling nooit toegepast op het vervoer over zee of de waterweg.

De bepalingen van de artikelen 2 tot 4 van de wet van 18 februari 1969 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving. Aangezien de voornoemde wet een ruimere draagwijdte heeft dan alleen de scheepvaart, wordt de wet niet opgeheven, maar wel aangepast om overlappingen te voorkomen.

Art. 1.2.5. Gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen

Paragraaf 1 is nuttig om in het Belgisch Scheepvaartwetboek prominent te laten uitkomen dat het scheepvaartrecht een autonome rechtstak met eigen, bijzondere bronnen is, die zo nodig voorgaan op het gemeen (land)recht.

Vooreerst onderlijnt de bepaling de belangrijke rol van gebruiken in de scheepvaart- en havensector en maakt zij duidelijk dat deze vorm van zelfregulering door de wetgever principieel wordt ondersteund.

Verder erkent de bepaling expliciet het bestaan van "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen". Zoals reeds uiteengezet is het een taak van rechtspraak en rechtsleer om deze beginselen verder uit te werken, in het bijzonder aan de hand van rechtshistorisch en rechtsvergelijkend onderzoek.

Zoals eveneens uiteengezet is anderzijds afgezien van een uitvoerige wettelijke regeling van de zelfregulering, zoals eerst door de Commissie Maritiem Recht werd overwogen.

De ontworpen bepaling beoogt niet de betekenis te minimaliseren van algemene contractvoorwaarden, waarvan de bindende kracht geregeld wordt in het algemeen

L'article 2 *bis* de la loi précitée du 18 février 1969, sur la perception immédiate, n'a pas été repris. Il ressort aussi bien de la formulation de la disposition légale (en particulier de l'utilisation du mot « véhicule ») que de l'exposé des motifs de la loi du 6 mai 1985 introduisant l'article que la disposition concerne seulement le transport par route. Pour autant que l'on sache, la disposition légale n'a jamais été appliquée au transport par mer ou par voie navigable.

Les dispositions des articles 2 à 4 de la loi du 18 février 1969 ont été traitées dans le livre 8 relatif à l'application. Étant donné que la loi précitée a une portée plus large que la navigation à elle seule, la loi n'est pas abrogée, mais bien adaptée pour éviter les doubles emplois.

Art. 1.2.5. Usages et principes généraux du droit de la navigation

Le paragraphe 1er est utile pour montrer de façon remarquable dans le Code belge de la Navigation que le droit de la navigation est une branche du droit autonome avec ses propres sources particulières, qui ont au besoin priorité sur le droit commun (terrestre).

Tout d'abord, la disposition souligne le rôle important des usages dans le secteur de la navigation et portuaire, et montre clairement que cette forme d'autorégulation est en principe soutenue par le législateur.

De plus, la disposition reconnaît explicitement l'existence de « principes généraux du droit de la navigation ». Comme déjà exposé, il appartient à la jurisprudence et à la doctrine de développer davantage ces notions en se basant sur une étude comparative et historique du droit.

Comme également exposé, on a par ailleurs abandonné un régime légal détaillé de l'autorégulation, tel que d'abord envisagé par la Commission de Droit maritime.

La disposition en projet n'a pas pour objet de minimiser la signification de conditions contractuelles générales, dont la force contraignante est régie dans le droit général des contrats, et

verbintenissenrecht, en van niet-bindende zelfreguleringsinstrumenten zoals richtsnoeren, aanbevelingen of resoluties van publieke en private organisaties. Van een specifieke, uitdrukkelijke regeling is in het Belgisch Scheepvaartwetboek echter afgezien.

Het principe opgenomen in paragraaf 2 strookt met het gemeen recht en herformuleert op een meer duidelijke en ruime manier de tekst en de ratio van artikel 112 Zeewet. Dientengevolge is het gebruik dus onderdeel van de overeenkomst (tenzij de partijen ervan afwijken).

De paragraaf bepaalt dat gebruiken kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is. De gekozen oplossing strookt o.m. met de Italiaanse maritieme wetgeving en ook met de visie op het Belgisch gemeen recht van auteurs als De Page.

Het ontworpen nieuwe regime van scheepvaartrechtelijke gebruiken beoogt niet reeds bestaande handelsrechtelijke gewoonten en gebruiken buiten werking te stellen.

De bepaling laat evenmin mogelijkheid onverlet dat de rechtbank een *parère* (van *quod paret*) beveelt, waarbij beroepsorganisaties of toonaangevende bedrijven wordt verzocht om over het bestaan en de inhoud van gewoonten of gebruiken getuigenis af te leggen. Uit een navraag bij de beroepsorganisaties van de Antwerpse haven blijkt evenwel dat de *parère* in de sector heden niet meer voorkomt.

Ten slotte belet de bepaling niet dat algemene voorwaarden of richtsnoeren tot gebruiken uitgroeien.

Art. 1.2.6. Uitlegging

Deze bepaling is een eenvoudige formulering van de door de Commissie Maritiem Recht terecht voorgestane noodzaak van een uitlegging van het wetboek, van scheepvaartrechtelijke regels, begrippen en overeenkomsten op een wijze die aansluit bij de eigen aard en internationale context van het scheepvaartrecht. De interpretatieregel komt te staan naast de algemene regels voor de uitlegging van de wetten en de overeenkomsten,

d'instruments d'autorégulation non contraignants comme des directives, recommandations ou résolutions d'organisations publiques et privées. On a toutefois renoncé à un régime spécifique exprès dans le Code belge de la Navigation.

Le principe repris au paragraphe 2 s'aligne sur le droit commun et reformule d'une manière plus claire et large le texte et la ratio de l'article 112 de la Loi Maritime. Par conséquent, l'usage fait donc partie du contrat (sauf si les parties y dérogent).

Le paragraphe stipule que les usages peuvent déroger à la loi, sauf si celle-ci est de droit impératif ou d'ordre public. La solution choisie s'aligne notamment sur la législation maritime italienne ainsi que sur la vision du droit commun belge d'auteurs comme De Page.

Le nouveau régime en projet d'usages de droit de la navigation n'a pas pour objet de mettre hors service les coutumes et usages de droit commercial existants.

La disposition n'entrave pas non plus la possibilité que le tribunal ordonne un *parère* (de *quod paret*), où l'on demande à des organisations professionnelles ou des entreprises de premier plan de témoigner à propos de l'existence et du contenu de coutumes ou usages. Il ressort toutefois d'une enquête menée auprès d'organisations professionnelles du port d'Anvers qu'on ne retrouve plus le *parère* de nos jours dans le secteur.

Enfin, la disposition n'empêche pas que des conditions générales ou directives évoluent en usages.

Art. 1.2.6. Interprétation

Cette disposition est une simple formulation de la nécessité défendue par la Commission de Droit maritime d'une interprétation du code, des règles de droit de la navigation, notions et contrats d'une façon qui coïncide avec la propre nature et le contexte international du droit de la navigation. La règle d'interprétation vient s'ajouter aux règles générales pour l'interprétation des lois et des contrats, le juge pouvant le cas échéant y donner priorité.

en de rechter kan er desgewenst voorrang aan geven.

Wegens de voorrang van de verdragsteksten en het belang van een verdragsautonome, internationaliserende uitlegging, wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek zo nauw mogelijk aangesloten bij de authentieke teksten van verdragen en EU-akten. De verdragsrechtelijke herkomst van tal van bepalingen verklaart meteen waarom de terminologie in het wetboek hier en daar, onvermijdelijk, niet geheel consistent is. Zo wordt, met betrekking tot de vervoerovereenkomst in de zeevaart, in het Frans gewaagd van de "chargeur" (Nederlands "afzender"), terwijl in de binnenvaart sprake is van de "expéditeur". In de Nederlandse bepalingen betreffende het vervoer in de binnenvaart is sprake van de "geadresseerde", terwijl in de zeevaart het te onzent meer gangbare "bestemmeling" wordt gebruikt. Ingevolge verdragsbepalingen staat het Franse "préposé" in enkele artikels van het wetboek gelijk met het Nederlandse "ondergeschikte", terwijl in andere gevallen de voorkeur is gegeven aan het in België meer gangbare "aangestelde".

Titel 3 – Bekendmakingen

Art. 1.2.7. Website van het Belgisch Scheepsregister

Deze bepaling vestigt een raamwerk voor de stelselmatige publicatie van gerechtelijke berichten op de website van het Belgisch Scheepsregister, dat terzake een centrale rol zal vervullen. Zij moet worden samengelezen met de materiële bepalingen verderop in het wetboek betreffende onder meer het uitvoerend beslag op schepen en de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Art. 1.2.8. Uitvoeringsbesluiten

Het spreekt vanzelf dat de technische aspecten van de bekendmakingen via de website van het Belgisch Scheepsregister best bij uitvoeringsbesluit worden geregeld.

Art. 1.2.9. Andere bekendmakingsvormen

Par la priorité des textes de convention et l'importance d'une interprétation autonome qui cherche à internationaliser, le Code belge de la Navigation s'aligne le plus possible aux textes authentiques des conventions et des actes UE. L'origine conventionnelle d'un grand nombre de dispositions explique de suite pourquoi la terminologie est inévitablement incohérente à certains endroits dans le code. Concernant le contrat de transport dans la navigation maritime, on met en français "chargeur" (néerlandais "afzender"), bien que dans la navigation intérieure on parle de "expéditeur". Dans les dispositions en néerlandais concernant le transport dans la navigation intérieure, on parle de "geadresseerde", bien que dans la navigation maritime on utilise "bestemmeling" qui nous semble plus usuel. Suite aux dispositions conventionnelles, il est marqué en néerlandais « ondergeschikte » dans certains articles du code pour le "préposé" en français, lorsque dans d'autres cas on préfère "aangestelde", qui est utilisé plus généralement en Belgique.

Titre 3 – Publications

Article 1.2.7. Site web du Registre naval belge

Cette disposition forme un cadre pour la publication systématique des annonces judiciaires sur le site web du Registre naval belge, qui jouera un rôle central à cet égard. Elle doit être lue conjointement avec les dispositions matérielles reprises ultérieurement dans le code concernant, p. ex., les saisie-exécution sur navire et la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire.

Art. 1.2.8. Arrêtés d'exécution

Il va de soi qu'il vaut mieux que les aspects techniques de la publication via le site web du Registre naval belge soient publiés par arrêté d'exécution.

Art. 1.2 .9. Autres formes de publication

De in het wetboek verplicht gestelde bekendmakingsvereisten beletten geenszins het gebruik van additionele bekendmakingskanalen, bijv. gespecialiseerde elektronische nieuwsbladen voor de transportsector of weekbladen gericht op de binnenvaart. Dergelijke bekendmakingen zijn thans reeds gangbaar en kunnen uiteraard worden verdergezet.

Art. 1.2.10. Retributies

Zoals ook verderop blijkt bevat het wetboek een aantal gestandaardiseerde bepalingen over de invoering van retributies.

BOEK 2 – SCHEPEN

Titel 1 – Registratie en teboekstelling

Hoofdstuk 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Aangezien in het Belgisch Scheepvaartwetboek alle wetsbepalingen betreffende de registratie van zeeschepen en de teboekstelling van binnenschepen worden samengebracht, en de organisatorische opdeling tussen de publiekrechtelijke registratie- en teboekstellingshandelingen, enerzijds, en de privaatrechtelijke openbaarmaking van akten, vonnissen en eisen betreffende zee- en binnenschepen, anderzijds, is tenietgedaan door de wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring, waardoor deze laatste dienst werd geïntegreerd in de FOD Mobiliteit en Vervoer, is het aangewezen de relevante bepalingen te herschikken.

Dit komt in de eerste plaats tot uiting in de samenbundeling van enkele algemene bepalingen in titel 1 van dit boek van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Deze titel omvat vooreerst begripsomschrijvingen (art. 2.1.1), welke deels zijn overgenomen uit de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen (art. 1).

Artikel 2.1.1, § 3 is gebaseerd op artikel 31 van de oude wet. De in deze laatste bepaling vervatte interpretatieregel is voorlopig behouden,

Les conditions de publication fixées dans le code n'empêchent en aucun cas l'utilisation des canaux de publication additionnels, par exemple les journaux électroniques spécialisés pour le secteur du transport ou les hebdomadaires ciblés sur la navigation intérieure. De telles publications sont d'ailleurs déjà d'usage et pourront bien entendu se poursuivre.

Art. 1.2.10. Redevances

Comme également indiqué ultérieurement, le code contient certaines dispositions normalisées sur l'introduction des redevances.

LIVRE 2 – NAVIRES

Titre 1 – Enregistrement et immatriculation

Chapitre 1 – Le Registre naval belge

Étant donné que toutes les dispositions légales concernant l'enregistrement des navires de mer et l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure sont réunies dans le Code belge de la Navigation, et que la division organisationnelle entre les opérations d'enregistrement et d'immatriculation de droit public, d'une part, et la publication de droit privé d'actes, de jugements et d'exigences concernant les navires de mer et bateaux de navigation intérieure, d'autre part, a été annihilée par la loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes, intégrant ce dernier service dans le SPF Mobilité et Transports, il convient de réordonner les dispositions pertinentes.

Ceci se reflète en premier lieu dans la réunion de quelques dispositions générales au titre 1 de ce livre du Code belge de la Navigation.

Ce titre comprend tout d'abord des définitions (art. 2.1.1), qui ont en partie été reprises de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer (art. 1).

À noter que l'article 2.1.1, § 3, se base sur l'article 31 de l'ancienne loi. La règle d'interprétation formulée dans cette dernière disposition a été conservée pour

aangezien er nog steeds wet- en regelgeving voorhanden is waarin de woorden "teboekstelling" en "register van teboekstelling" of "scheepsregister" worden gebruikt in verband met zeeschepen. Het betreft onder meer de Uitleveringswet van 15 maart 1874, het ministerieel besluit 10 januari 1984 tot vaststelling van de informaties te verstrekken voor het onderzoek van een aanvraag ter verkrijging van een bijzondere vergunning of machtiging voor het storten van stoffen en materialen in zee, het ministerieel besluit van 13 juni 1994 betreffende de ondersteuning van de zeevisserij en de aquicultuur en het ministerieel besluit van 2 juni 2009 tot toekenning van een beëindigingspremie voor de definitieve onttrekking van vissersvaartuigen aan de zeevisserijactiviteit in het kader van een vlootaanpassingsregeling.

De nieuwe tekst maakt duidelijk dat niet alleen schepen in aanbouw, maar ook schepen in verbouwing als schepen worden beschouwd en dus kunnen worden geregistreerd dan wel teboekgesteld (art. 2.1.1, § 4; vgl. oud artikel 1, § 1, 1° van de wet van 21 december 1990 en art. 272*bis* van de Zeewet).

Zoals eerder al voor de zeeschepen bepaalt de nieuwe wettekst dat het binnenschip reeds kan worden teboekgesteld zodra het bouw- of verbouwingscontract is ondertekend (zelfde art. 2.1.1, § 4). Dergelijke regel die de scheepsfinanciering aanmoedigt ontbrak tot dusver voor de binnenvaart.

Een afzonderlijke bepaling (art. 2.1.2) regelt het statuut en de taken van het Belgisch Scheepsregister, een centrale dienst die wordt opgericht binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. De bepaling komt in de plaats van artikel 2, § 2 van de wet van 21 december 1990. Zoals al aangestipt maakte de hypotheekbewaring recent het voorwerp uit van een algemene hervorming, welke werd voorbereid door de FOD Financiën. Deze hervorming hield echter geen rekening met het bijzondere statuut van de Scheepshypotheekbewaarder. Het op dezelfde voet behandelen van de Scheepshypotheekbewaarder en de grondhypotheekbewaarders ging voorbij aan de specificiteit van de functie van deze laatste en

le moment, étant donné que l'on dispose encore de la législation et de la réglementation dans lesquelles les termes « immatriculation », « registre d'immatriculation » ou « registre naval » sont utilisés en lien avec les navires de mer. Cela concerne notamment la Loi sur les extraditions du 15 mars 1874, l'Arrêté ministériel du 10 janvier 1984 établissant les informations à fournir pour l'examen d'une demande pour l'obtention d'une licence spécifique ou autorisation d'immerger des substances et matériaux en mer, l'Arrêté ministériel du 13 juin 1994 relatif à l'aide à la pêche maritime et à l'aquiculture, et l'Arrêté ministériel du 2 juin 2009 attribuant une prime de cessation en vue du retrait définitif de bateaux de pêche des activités de pêche maritime dans le cadre d'une adaptation de la flotte.

Le nouveau texte indique clairement que non seulement les navires en construction, mais aussi les navires en transformation sont considérés comme des navires et peuvent donc être enregistrés ou immatriculés (art. 2.1.1, § 4 ; cf. ancien article 1er, § 1, 1°, de la loi du 21 décembre 1990 et art. 272 *bis* de la Loi Maritime).

Comme c'était déjà le cas auparavant pour les navires de mer, le nouveau texte de loi stipule que le bateau de navigation intérieure peut être immatriculé dès la signature du contrat de construction ou de restauration (même art. 2.1.1, § 4). Il manquait jusqu'à présent une pareille règle encourageant le financement des navires pour la navigation intérieure.
Une disposition distincte (art. 2.1.2) réglemente le statut et les tâches du Registre naval belge, un service central fondé au sein du SPF Mobilité et Transports. La disposition remplace l'article 2, § 2, de la loi du 21 décembre 1990. Comme déjà souligné, la conservation des hypothèques a récemment fait l'objet d'une réforme générale, qui a été préparée par le SPF Finances. Cette réforme ne tenait cependant pas compte du statut particulier du Conservateur des hypothèques maritimes. Le fait de traiter sur un pied d'égalité le Conservateur des hypothèques maritimes et les conservateurs des hypothèques terrestres outrepassait la spécificité de la fonction de ces derniers et ne coïncidait pas avec les principes de départ de la politique en vue du soutien du pavillon belge. En effet, outre l'inscription des hypothèques

strookte niet met de uitgangspunten van het beleid ter ondersteuning van de Belgische vlag. Immers, naast het inschrijven van de scheepshypotheken (privaatrechtelijke functie) was de Scheepshypotheekbewaarder ook verantwoordelijk voor het bijhouden van de Belgische scheepsregisters (publiekrechtelijke functie). Deze laatste functie is nauw verweven met de taken van de FOD Mobiliteit en Vervoer in verband met het beheer van de Belgische vloot. Eerder dan de scheepshypotheekbewaring in de algemene hervorming van de hypotheekbewaring op te nemen, bleek het wenselijk om haar te integreren in de FOD Mobiliteit en Vervoer, en dit voor zowel de privaatrechtelijke als de publiekrechtelijke functies die in het oude recht aan de Scheepshypotheekbewaarder toekwamen. In de terminologie van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de genoemde functies – het houden van de scheepsregisters en de openbaarmaking van rechten op schepen – uitgevoerd door het 'Belgisch Scheepsregister'. De benaming Belgisch Scheepsregister is doelbewust gekozen wegens de internationale herkenbaarheid en dus om de Belgische vlag voor te stellen als een performant en hedendaags alternatief. Het ontworpen artikel maakt het eveneens mogelijk om artikel 44 van de Zeewet betreffende het aannemen van uitvoeringsbesluiten op te heffen.

Artikel 2.1.3 betreffende het register van neerlegging is de overname van artikel 43 van de Zeewet, zij het in enigszins gewijzigde vorm, rekening houdend met de hierboven besproken organieke hervormingen.

Artikel 2.1.4 bevat een algemene regeling in verband met de terbeschikkingstelling van getuigschriften, afschriften en gegevens door het Belgisch Scheepsregister. De ontworpen tekst kwam tot stand mede op basis van een voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder. Het ontworpen artikel maakt het mogelijk om artikel 45, eerste lid van de Zeewet op te heffen.

Een nieuwe bepaling maakt de digitalisering van de procedures mogelijk (art. 2.1.5). Ook dit kan de aantrekkelijkheid van de Belgische registers vergroten.

maritimes (fonction de droit privé), le Conservateur des hypothèques maritimes était également responsable de la tenue des registres navals belges (fonction de droit public). Cette dernière fonction est étroitement liée aux tâches du SPF Mobilité et Transports relatives à la gestion de la flotte belge. Plutôt que de reprendre la conservation des hypothèques maritimes dans la réforme générale de la conservation des hypothèques, il s'est avéré souhaitable de l'intégrer au SPF Mobilité et Transports, et ceci pour les fonctions tant de droit privé que de droit public qui revenaient au conservateur des hypothèques maritimes dans l'ancien droit. Dans la terminologie du Code belge de la Navigation, les fonctions citées, à savoir la tenue des registres navals et la publication des droits sur les navires, sont exécutées par le « Registre naval belge ». La dénomination de Registre naval belge a consciemment été choisie pour la reconnaissance internationale et donc pour proposer le pavillon belge comme une alternative performante et contemporaine. L'article en projet permet également d'abroger l'article 44 de la Loi Maritime relative à l'adoption d'arrêtés d'exécution.

L'article 2.1.3 relatif au registre de dépôts reprend l'article 43 de la Loi Maritime, sous une forme quelque peu modifiée compte tenu des réformes organiques abordées ci-dessus.

L'article 2.1.4 contient des règles générales concernant la mise à disposition de certificats, copies et indications par le Registre naval belge. Le texte en projet a été en partie créé sur la base d'une proposition du Conservateur des hypothèques maritimes. L'article en projet permet d'abroger l'article 45, alinéa 1er, de la Loi Maritime.

Une nouvelle disposition permet la numérisation des procédures (art. 2.1.5). Ceci peut également augmenter l'attractivité des registres belges.

De bepaling over retributies (art. 2.1.6) komt in de plaats van een bepaling van de wet van 21 december 1990 (art. 13).

Hoofdstuk 2 – Registratie van zeeschepen

In deze titel werden bepalingen verwerkt uit de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

Artikel 1, § 3 van de wet van 21 december 1990 is niet in het wetboek overgenomen, aangezien de bepalingen van de Zeewet, waarnaar aldaar wordt verwezen, bij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgeheven, en de ermee overeenstemmende bepalingen van het wetboek uit zichzelf reeds van toepassing zijn op niet-commerciële schepen.

De nieuwe bepaling betreffende het voeren van de Belgische vlag (art. 2.1.8) bundelt en stroomlijnt twee bepalingen van de wet van 21 december 1990 (m.n. art. 2, § 1 en art. 11, § 1). De registratie volstaat echter niet om de Belgische vlag te mogen voeren; ook het bezit van een certificaat van registratie is vereist (zie art. 2.1.9, § 2). Deze laatste term vervangt de oude term "zeebrief". De zeebrief had tot doel om het DG Scheepvaart te laten bevestigen dat zowel aan de registratievoorwaarden bij de FOD Financiën als de veiligheidsvoorwaarden bij de FOD Mobiliteit en Vervoer waren voldaan. Door de integratie van de registratie bij DG Scheepvaart is het niet nodig om deze extra administratieve formaliteit te behouden. Het certificaat van registratie wordt onmiddellijk na de registratie afgegeven aan de scheepseigenaar. Het certificaat van registratie verleent het schip het recht om de Belgische vlag te voeren, het certificaat van deugdelijkheid (zie artikel 2.3.10) het recht om te varen.

De nieuwe bepaling over het certificaat van registratie (art. 2.1.9) is wegens haar principieel belang overgebracht naar een meer prominente plaats (vgl. art. 11, § 2 tot 4 van de wet van 21 december 1990).

In artikel 3 van de wet van 21 december 1990 was sprake van een met het oog op registratie in te dienen "aangifte". Aangezien het overgrote deel

La disposition relative aux rétributions (art. 2.1.6) remplace une disposition de la loi du 21 décembre 1990 (art. 13).

Chapitre 2 – Enregistrement des navires de mer

Ont été traitées dans ce titre des dispositions de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer.

L'article 1er, § 3, de la loi du 21 décembre 1990 n'a pas été repris dans le Code, étant donné que les dispositions de la Loi Maritime, auxquelles il y est renvoyé, sont abrogées dans le cadre de l'introduction du Code belge de la Navigation, et que les dispositions correspondantes du code s'appliquent déjà d'elles-mêmes aux navires non commerciaux.

La nouvelle disposition relative au battement du pavillon belge (art. 2.1.8) rassemble et rationalise deux dispositions de la loi du 21 décembre 1990 (notamment l'art. 2, § 1er, et l'art. 11, § 1). L'enregistrement ne suffit cependant pas pour pouvoir battre pavillon belge ; la détention d'un certificat d'enregistrement est également requise (voir art. 2.1.9, § 2). Ce dernier terme remplace l'ancien terme « lettre de mer ». La lettre de mer avait pour objectif de faire confirmer la DG Navigation que les conditions d'enregistrement du SPF Finances et les conditions de sécurité du SPF Mobilité ont été remplies. Grâce à l'intégration de l'enregistrement auprès de la DG Navigation, il n'est pas nécessaire de maintenir ces formalités administratives supplémentaires. Le certificat d'enregistrement est délivré au propriétaire du navire immédiatement après l'enregistrement. Le certificat d'enregistrement donne au navire le droit à battre le pavillon belge, le certificat de conformité (voir article 2.3.10) le droit de naviguer.

La nouvelle disposition relative au certificat d'enregistrement (art. 2.1.9) a été transférée en raison de son importance de principe à une place plus prépondérante (cf. art. 11, §§ 2 à 4, de la loi du 21 décembre 1990).

À l'article 3 de la loi du 21 décembre 1990, il était question d'une « déclaration » à introduire en vue de l'enregistrement. Étant donné que la grande majorité des enregistrements sont facultatifs et se font sur

van de registraties facultatief is, en gebeurt op aanvraag, wordt de term "aangifte" in de nieuwe tekst vervangen door de term "aanvraag" (art. 2.1.10).

Ook de bepaling over de thuishaven (art. 2.1.13) en deze over de nationaliteit van de gezagvoerder (art. 2.1.14) zijn op een meer logische plaats ingepast (vgl. art. 7 en 12 van de wet van 21 december 1990).

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 7 van de wet van 21 december 1990 (art. 2.1.14) is de Belgische nationaliteitsvereiste voor kapiteins vervangen door de vereiste de nationaliteit te bezitten van een lidstaat van de Europees Economische Ruimte. De Belgische nationaliteitsvereiste wordt immers beschouwd als strijdig met het Europees recht. In de huidige praktijk werd dit opgelost door in artikel 51, § 1 van het Koninklijk Besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen te bepalen dat de directeur-generaal Maritiem Vervoer de personen met de nationaliteit van een EU-lidstaat ontslaat van de nationaliteitsverplichting wanneer zij wensen in te gaan op een feitelijk aanbod tot tewerkstelling om aan boord van een in België geregistreerd zeeschip het bevel te voeren. Dit bracht echter een overbodige administratieve last met zich mee, zowel voor de overheid als voor de reders. Door de alhier besproken bepaling zullen geen afwijkingen meer nodig zijn voor EU-burgers. Voor andere nationaliteiten wordt het systeem van de individuele afwijkingen behouden. Deze bepaling geeft de directeur-generaal Maritiem Vervoer toezichtmogelijkheden met betrekking tot de arbeidskansen van Belgische officieren aan boord van schepen, na overleg met de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

De wet van 21 december 1990 bepaalde dat de registratie van een zeeschip wordt doorgehaald, op aangifte van de eigenaar of ambtshalve, "als het zeeschip door zeerovers of vijanden is genomen" (art. 4, b), 3°). In het licht van reëel voorgevallen acties van piraten die het overmeesterde schip (met of zonder bemanning) slechts vrijgaven na betaling van een losgeld, is de mogelijkheid van een ambtshalve doorgevoerde doorhaling van de registratie zodra het schip door zeerovers of

demande, le terme « déclaration » est remplacé dans le nouveau texte par le terme « demande » (art. 2.1.10).

La disposition sur les ports d'attache (art. 2.1.13) et celle sur la nationalité du commandant (art. 2.1.14) ont été intégrées à une place plus logique (cf. art. 7 et 12 de la loi du 21 décembre 1990).

Dans la disposition du projet qui correspond à l'article 7 de la loi du 21 décembre 1990 (art. 2.1.14), l'exigence de nationalité belge pour les capitaines a été remplacée par l'exigence de posséder la nationalité d'un État membre de l'Espace économique européen. L'exigence de nationalité belge est en effet considérée comme contraire au droit européen. Dans la pratique actuelle, ceci a été résolu en stipulant à l'article 51, § 1er, de l'Arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires que le directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation dispense de l'obligation de nationalité les personnes possédant la nationalité d'un État membre de l'UE si elles souhaitent accepter une offre d'emploi de commandement d'un navire enregistré en Belgique. Ceci a toutefois entraîné une charge administrative superflue, pour l'autorité comme pour les armateurs. Par la disposition abordée ici, aucune dérogation ne sera plus nécessaire pour les citoyens de l'UE. Pour d'autres nationalités, le système des dérogations individuelles est maintenu. Cette disposition donne au directeur général Transport maritime des possibilités de surveillance concernant les opportunités de travail des officiers belges à bord de navires, après consultation du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale

La loi du 21 décembre 1990 stipulait la radiation de l'enregistrement d'un navire de mer, sur déclaration du propriétaire ou d'office, « si le navire a été pris par des pirates ou des ennemis » (art. 4, b), 3°). À la lumière d'actions réellement survenues de pirates qui ont seulement libéré le navire envahi (avec ou sans équipage) après paiement d'une rançon, la possibilité d'une radiation d'office de l'enregistrement dès que le navire a été pris par des pirates ou par des ennemis a été supprimée. D'une part, il est indiqué que le

vijanden is genomen weggelaten. Enerzijds is het aangewezen dat het tijdelijk overmeesterde schip de bescherming van de Belgische wetten en overheden kan blijven genieten, anderzijds is het niet wenselijk dat een terug door de eigenaar bemachtigd schip opnieuw een registratieprocedure moet doorlopen. De wetgeving van geen van onze buurlanden (Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Verenigd Koninkrijk) blijkt het automatisme van een ambtshalve doorhaling in geval van neming door rovers of vijanden te kennen. Derhalve is de bevoegdheid tot ambtshalve doorhaling in de besproken hypothese geschrapt. In voorkomend geval kan gebruik worden gemaakt van de doorhalingsgrond vermeld in artikel 2.1.12, § 1, 2°, c).

navire temporairement envahi peut continuer à bénéficier de la protection des lois et autorités belges ; d'autre part, il n'est pas souhaitable qu'un navire repris par le propriétaire doive à nouveau passer par une procédure d'enregistrement. La législation d'aucun de nos pays voisins (Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni) ne s'avère connaître l'automatisme d'une radiation d'office en cas de prise par des pirates ou par des ennemis. Dès lors, la compétence de radiation d'office dans l'hypothèse abordée a été supprimée. Le cas échéant, on peut utiliser le motif de radiation mentionné à l'article 2.1.12, § 1, 2°, c).

Gelet op de praktijk waarbij de doorhaling slechts gebeurt na machtiging van de directeur-generaal Scheepvaart en op de integratie van de scheepshypotheekbewaring in de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt in een bijkomende paragraaf (art. 2.1.12, § 2) bepaald dat de doorhaling slechts mag gebeuren na een onderzoek naar de vervulling van de toepasselijke wettelijke voorwaarden.

Vu la pratique qui prévoit seulement la radiation après l'autorisation du directeur général Navigation et l'intégration de la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports, il est stipulé dans un paragraphe complémentaire (art. 2.1.12, § 2) que la radiation ne peut avoir lieu qu'après une enquête sur le respect des conditions légales applicables.

De bepalingen betreffende de inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister zijn samengebracht in één artikel (art. 2.1.15, dat in de plaats komt van de art. 8 en 9 van de wet van 21 december 1990).

Les dispositions relatives à l'inscription à un registre des affrètements coque nue étranger ont été réunies dans un seul et même article (art. 2.1.15, qui remplace les art. 8 et 9 de la loi du 21 décembre 1990).

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 8, § 1 van de wet van 21 december 1990 (art. 2.1.15, § 1) werd een kleine maar belangrijke wijziging aangebracht. De toestemming tot inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister diende tot heden te worden verleend door "de door de Koning aangewezen overheid", en op grond van het bovenvermelde Koninklijk Besluit van 4 april 1996 was dit de directeur-generaal Scheepvaart. De voorwaarden waren bepaald in artikel 9 van de wet. De toestemming werd vervolgens in het register van de zeeschepen ingeschreven door de Scheepshypotheekbewaarder en van dat ogenblik was het schip niet meer gerechtigd de Belgische vlag te voeren. Door de ontworpen bepaling wordt deze procedure vereenvoudigd. Het Belgisch

Dans la disposition du projet qui correspond à l'article 8, § 1er, de la loi du 21 décembre 1990 (art. 2.1.15, § 1er), une modification, petite mais importante, a été apportée. Jusqu'à présent, l'autorisation d'inscrire à un registre des affrètements coque nue étranger devait être octroyée par « l'autorité désignée à cet effet par le Roi », et selon l'Arrêté royal précité du 4 avril 1996, il s'agissait du directeur général Navigation. Les conditions étaient stipulées à l'article 9 de la loi. L'autorisation a ensuite été inscrite au registre des navires de mer par le Conservateur des hypothèques maritimes et, à partir de ce moment-là, le navire n'était plus autorisé à battre pavillon belge. Cette procédure est simplifiée par la disposition en projet. Le Registre naval belge inscrit l'affrètement coque nue étranger s'il a été satisfait aux conditions légales, et le juge par lui-

Scheepsregister schrijft de vreemde rompbevrachting in als voldaan is aan de wettelijke voorwaarden, en het beoordeelt dit zelf. Hiermee wordt vermeden dat de reder zich tot twee overheden moet richten. De betrokken voorwaarden behoren sowieso eerder tot het domein van de scheepsregistratie; er maakt geen enkele voorwaarde van technische aard deel van uit.

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 8, § 4 van de wet van 21 december 1990 wordt een verwijzing naar artikelen van de Zeewet vervangen door een verwijzing naar de ermee overeenstemmende artikelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek (art. 2.1.15, § 4).

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 9 van de wet van 21 december 1990 (art. 2.1.15, § 5) zijn de voorwaarden voor de inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister grondig herwerkt op grond van suggesties van de Scheepshypotheekbewaarder.

De bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 10 van de wet van 21 december 1990 (art. 2.1.16) is ingedeeld in paragrafen en herschreven in het licht van de integratie van de scheepshypotheekbewaring in de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op te merken valt dat de betrokken schepen de Belgische vlag moeten voeren en een certificaat van registratie aan boord moeten hebben.

De bepalingen van artikel 14 van de wet van 21 december 1990 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Dit hoofdstuk bevat een nieuwe regeling van de materie welke is geregeld in 272*bis* van de Zeewet. De in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen zijn herschreven rekening houdend met de bepalingen betreffende de registratie van zeeschepen en de wenselijkheid van analoge machtigingen aan de Koning. Omwille van het verschil in draagwijdte en gevolgen ten aanzien van de registratie van zeeschepen (inz. het feit dat de registratie aan het

même. On évite ainsi que l'armateur doive s'adresser à deux autorités. Les conditions concernées relèvent de toute façon plutôt du domaine de l'enregistrement des navires ; aucune condition de nature technique n'en fait partie intégrante.

Dans la disposition du projet qui correspond à l'article 8, § 4, de la loi du 21 décembre 1990, un renvoi aux articles de la Loi Maritime est remplacé par un renvoi aux articles correspondants du Code belge de la Navigation (art. 2.1.15, § 4).

Dans la disposition du projet qui correspond à l'article 9 de la loi du 21 décembre 1990 (art. 2.1.15, § 5), les conditions pour l'inscription à un registre des affrètements coque nue étranger ont été retravaillées en profondeur sur la base de suggestions du Conservateur des hypothèques maritimes.

La disposition du projet qui correspond à l'article 10 de la loi du 21 décembre 1990 (art. 2.1.16) a été subdivisée en paragraphes et reformulée à la lumière de l'intégration de la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports. À noter que les navires concernés doivent battre pavillon belge et avoir à bord un certificat d'enregistrement.

Les dispositions de l'article 14 de la loi du 21 décembre 1990 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Chapitre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Ce chapitre contient une nouvelle réglementation de la matière réglée à l'article 272 *bis* de la Loi Maritime. Les dispositions reprises dans le Code belge de la Navigation ont été reformulées compte tenu des dispositions relatives à l'enregistrement des navires de mer et du caractère souhaitable d'autorisations analogues au Roi. En raison de la différence de portée et des conséquences par rapport à l'enregistrement des navires (notamment le fait que l'enregistrement accorde une nationalité au navire) et

zeeschip een nationaliteit verleent) en om de in de binnenvaartsector gangbare terminologie niet te verstoren, wordt voor binnenschepen de term "teboekstelling" behouden.

De regeling betreffende de doorhaling van de teboekstelling (art. 2.1.21) is mede geïnspireerd door suggesties van de Scheepshypotheekbewaarder.

Desgevallend kunnen bijzondere registers in het leven worden geroepen, bijv. voor niet voor beroeps- of bedrijfsmatige doeleinden gebruikte binnenschepen of schepen die geringe afmetingen bezitten (art. 2.1.22). Deze bepaling correspondeert met artikel 17*quater* van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, in de mate dat het de rechtsgrond vormt voor de teboekstelling van dergelijke schepen in een afzonderlijk register. Hoewel de bestaande wettekst van een registratie gewaagt, is in de ontworpen tekst geopteerd voor de eenvormige term "teboekstelling" (in een of meer bijzondere registers).

Hoofdstuk 4 – Openbaarheid van rechten

Art. 2.1.23. Afwijkende bedingen

Dit hoofdstuk bevat de algemene bepalingen betreffende de organisatie van het van overheidswege georganiseerde systeem van documentatie en tegenstelbaarheid van rechten op schepen. Het betreft de openbare orde zodat contractuele afwijkingen nietig zijn. Met het oog op de rechtszekerheid en de consistentie met andere onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt dit in het ontworpen artikel uitdrukkelijk bevestigd.

Specifieke bepalingen betreffende de openbaarheid van beslagmaatregelen en scheepshypotheken zijn opgenomen in de desbetreffende onderdelen van het wetboek.

Artikel 2.1.24. Inschrijving van akten en vonnissen

Deze bepaling neemt in wezen artikel 8 van de Zeewet over. Vooraleer in te gaan op de redactieverschillen, past het de nieuwe bepaling in

pour ne pas perturber la terminologie employée dans le secteur de la navigation intérieure, le terme « immatriculation » est conservé pour les bateaux de navigation intérieure.

Les règles relatives à la radiation de l'immatriculation (art. 2.1.21) s'inspirent en partie de suggestions du Conservateur des hypothèques maritimes.

Le cas échéant, des registres spéciaux peuvent être créés, par exemple pour des bateaux de navigation intérieure non utilisés à des fins professionnelles ou des navires de petites dimensions (art. 2.1.22). Cette disposition correspond à l'article 17*quater* de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, dans la mesure où elle forme la base juridique pour l'immatriculation de tels navires dans un registre distinct. Bien que le texte de loi existant fasse mention d'un enregistrement, il a été opté dans le texte en projet pour le terme uniforme d'« immatriculation ».

Chapitre 4 – Publicité des droits

Art. 2.1.23. Clauses dérogatoires

Ce chapitre comprend les dispositions générales relatives à l'organisation du système organisé par l'État de documentation et d'opposabilité de droits sur des navires. Cela concerne l'ordre public de sorte que des dérogations contractuelles sont nulles. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence avec d'autres parties du Code belge de la Navigation, ceci est confirmé expressément dans l'article en projet.

Des dispositions spécifiques relatives à la publicité des mesures de saisie et des hypothèques sur navires ont été reprises dans les parties correspondantes du code.

Article 2.1.24. Inscription des actes et jugements

Cette disposition reprend essentiellement l'article 8 de la Loi Maritime. Avant de se pencher sur les différences rédactionnelles, il convient de mettre la nouvelle disposition en lien avec l'article 2.4.6 du

verband te brengen met artikel 2.4.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ten gevolge waarvan de rechter uit publiekrechtelijke documentatie m.b.t. schepen een feitelijk vermoeden omtrent het bestaan van zakelijke rechten kan afleiden. In deze context is het wenselijk dat ook de "zakenrechtelijke" inschrijvingen in de scheepsregisters zo ruim mogelijk worden opgevat. Concreet impliceert dit dat zoveel mogelijk relevante akten vatbaar voor inschrijving moeten zijn. Dat sluit overigens aan bij de praktijk bij de scheepshypotheekbewaring. De Scheepshypotheekbewaarder interpreteerde artikel 8 van de Zeewet in eerder brede zin en verklaarde zich, ofschoon op hem ter zake geen verplichting rust, bereid om niet strikt onder de wettelijke omschrijving vallende akten die documentaire waarde hebben, toch in te schrijven. In zijn rechtsgeleerde commentaar bij het huidige regime wijst hij er daarenboven op dat transacties die niet op basis van artikel 8 van de Zeewet kunnen worden ingeschreven, onrechtstreeks publiciteit genieten doordat de publiekrechtelijke regelgeving betreffende de registratie en de teboekstelling van zee- resp. binnenschepen voorschrijft dat wijzigingen van de gegevens betreffende schip en eigenaar worden aangegeven. De hier toegelichte bepaling codificeert in wezen deze soepele en brede zienswijze en draagt bij tot een betere werking van het documentatiesysteem en derhalve tot een vergroting van de rechtszekerheid.

Teneinde de geschetste doelstelling te realiseren, is de vermelding in artikel 8 van de Zeewet dat het moet gaan om *overeenkomsten* tot vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van rechten, in paragraaf 1 weggelaten. Uiteraard blijven alle relevante overeenkomsten (met inbegrip van deze tot regeling van de scheepsmede-eigendom) voor inschrijving vatbaar. De Scheepshypotheekbewaarder merkte echter op dat ook bepaalde eenzijdige akten moeten kunnen – en thans reeds daadwerkelijk – worden ingeschreven, zoals een akte inzake verkrijgende verjaring, een akte die natrekking vaststelt, een toekomstige notariële erfrechtakte, een akte betreffende een legaataflevering, een eigendomsverklaring bij verlies van een onderhandse titel van eigendom, een verklaring

Code belge de la Navigation, à la suite de quoi le juge peut déduire de la documentation de droit public relative aux navires une présomption de fait concernant l'existence de droits réels. Dans ce contexte, il est souhaitable que les inscriptions « relatives aux droits réels » dans les registres navals s'effectuent également au sens le plus large possible. Cela implique concrètement que le plus grand nombre possible d'actes pertinents doivent être susceptibles d'inscription. Cela correspond, d'ailleurs, à la pratique actuelle dans le cadre de la conservation des hypothèques maritimes. Le Conservateur des hypothèques maritimes interprétait l'article 8 de la Loi Maritime dans un sens plutôt large et se déclarait disposé, bien qu'il ne soit nullement obligé de le faire, à inscrire des actes ne relevant pas strictement du cadre légal, mais ayant une valeur documentaire. Dans son commentaire de la doctrine du régime actuel, il signale en outre que des transactions qui ne peuvent être inscrites sur la base de l'article 8 de la Loi Maritime, jouissent d'une publicité indirecte du fait que la règlementation de droit public relative à l'enregistrement et à l'immatriculation des navires de mer ou bateaux de navigation intérieure prescrit de déclarer les modifications apportées aux données relatives au navire et au propriétaire. La disposition commentée ici codifie essentiellement cette position souple et large et contribue à un meilleur fonctionnement du système de documentation, et dès lors, à un renforcement de la sécurité juridique.

Afin de réaliser l'objectif avancé, la mention reprise à l'article 8 de la Loi Maritime, selon laquelle il doit être question de *conventions* constitutives, translatives, déclaratives ou extinctives de droits, a été omise au paragraphe 1er. Bien entendu, toutes les conventions pertinentes (y compris celles qui règlent la copropriété quirataire) restent susceptibles d'inscription. Le Conservateur des hypothèques maritimes faisait toutefois observer que certains actes unilatéraux doivent également pouvoir être inscrits – et sont déjà inscrits actuellement –, comme un acte constatant une prescription acquisitive, un acte constatant l'accession, une future déclaration notariée d'hérédité, un acte portant délivrance d'un legs, une déclaration de propriété rédigée en cas de perte d'un titre de propriété sous seing privé, une déclaration d'individualisation rédigée lors de la construction d'un navire, et un acte

van individualisering bij de bouw van schip en een kwijtingsakte betreffende betalingen door de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst waardoor eigendom overgaat. Onder het woord akte wordt in de nieuwe tekst dus zowel een overeenkomst als een eenzijdige akte begrepen. De brede zienswijze volgens welke onder de huidige wetgeving bijv. ook schenkingen, definitieve toewijzingen na openbare verkoop (eventueel na een zuiveringsprocedure na vrijwillige vervreemding), quasi-inbrengen, akten of vonnissen tot vaststelling van abandonnement en uitvoerbaar verklaarde arbitrale uitspraken kunnen worden ingeschreven, wordt bevestigd. Door de ontworpen wijziging wijkt het Belgisch Scheepvaartwetboek fundamenteel en doelbewust af van het regime van de gemeenrechtelijke *over*schrijving in de Hypotheekwet, dat beperkt blijft tot overdrachten bij overeenkomst.

Anders dan in artikel 1 van de Hypotheekwet, wordt in de toegelichte bepaling niet gestipuleerd dat het moet gaan om een akte "onder de levenden". De beperking van de gemeenrechtelijke *over*schrijving tot akten "onder de levenden", waardoor overdrachten *mortis causa* (erfopvolging, testamenten) worden uitgesloten, wordt in de desbetreffende rechtsleer betreurd. O.m. in de Franse zeerechtliteratuur wordt de superioriteit van een bredere regeling van oudsher beklemtoond. Zij komt o.m. daadwerkelijk voor in de gemeenrechtelijke Franse en Nederlandse wetgeving.

De Scheepshypotheekbewaarder deelde mee dat overgangen bij overlijden thans in de scheepsregisters worden ingeschreven via wijzigende aangiften (wijziging betreffende de eigenaar van het schip) met bijvoeging van een akte van bekendheid of erfrechtverklaring, op te maken door notaris of vrederechter, dit wil zeggen niet krachtens de Zeewet die thans enkel van mutaties onder levenden spreekt, maar krachtens de wetgeving inzake de registratie van zeeschepen (inz. art. 7 van het Scheepsregistratiebesluit) en de teboekstelling van binnenschepen (art. 272*bis*, §6 van de Zeewet). Het betreft dus publiekrechtelijke inschrijvingen. In de regelgeving m.b.t. de openbaarheid van zakelijke rechten op schepen bestaat alleszins een lacune. In het hieronder toegelichte artikel 2.1.28 is een

de quittance concernant des paiements effectués par le donneur d'ordre dans le cadre d'un contrat de construction de navire, par lequel la propriété est cédée. Dans le nouveau texte, l'on entend donc par le terme « acte » aussi bien une convention qu'un acte unilatéral. La position large suivant laquelle sous la législation actuelle, les donations, les adjudications définitives intervenues consécutivement à une vente publique (éventuellement, à l'issue d'une procédure de purge après aliénation volontaire), les quasi-apports, les actes ou jugements portant constatation d'un délaissement, et les sentences arbitrales déclarées exécutoires peuvent p. ex. également être inscrits est confirmée. Par la modification en projet, le Code belge de la Navigation déroge fondamentalement et délibérément du régime de *trans*cription du droit commun dans la Loi hypothécaire, qui reste limitée aux transmissions par convention.

À la différence de l'article 1er de la Loi hypothécaire, la disposition commentée ne stipule pas qu'il doit s'agir d'un acte « entre vifs ». La limitation de la *trans*cription de droit commun aux actes « entre vifs », excluant les transmissions *mortis causa* (succession, testaments), est regrettée par la doctrine y afférente. La supériorité d'une réglementation plus vaste est traditionnellement mise en relief, notamment par la doctrine de droit maritime française. Une telle réglementation fait effectivement notamment partie de la législation de droit commun en France et aux Pays-Bas.

Le Conservateur des hypothèques maritimes a signalé que les mutations par décès sont actuellement inscrites dans les registres navals par le biais de déclarations modificatives (changement du propriétaire du navire) accompagnées d'un acte de notoriété ou d'une déclaration d'hérédité à rédiger par un notaire ou un juge de paix, c.-à-d. non pas en vertu de la Loi Maritime qui vise actuellement uniquement les mutations entre vifs, mais en vertu de la législation en matière d'enregistrement des navires (en particulier l'art. 7 de l'Arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires) et de celle en matière d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (art. 272 *bis*, § 6, de la Loi Maritime). Il s'agit donc d'inscriptions relevant du droit public. Quoi qu'il en soit, la réglementation concernant la publicité des droits réels sur navires présente une

nieuwe regeling opgenomen i.v.m. de opstelling van notariële akten betreffende de overgang van rechten op schepen bij overlijden. Zij loopt vooruit op een eventuele gelijkaardige hervorming in het gemeen recht, waartoe eerder reeds pogingen werden ondernomen.

De toegelichte bepaling brengt geen verandering in de regel dat inschrijving alleen mogelijk is i.v.m. zakelijke rechten en niet i.v.m. persoonlijke rechten. Omtrent de zakelijke rechten die op schepen kunnen worden gevestigd wordt verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 2.4.7.

In paragraaf 1 van het nieuwe wetsartikel krijgen de scheepshypotheken een afzonderlijke vermelding. In artikel 8 van de Zeewet zijn zij begrepen onder de zakelijke rechten. Dit strookt niet met de hedendaagse zienswijze dat een hypotheek geen zakelijk (hoofd)recht, maar een zakelijk zekerheidsrecht betreft. Derhalve is het wenselijk om de scheepshypotheken te vermelden naast de zakelijke rechten.

De term "vonnis", die ook in de Zeewet wordt gebruikt, wordt hier behouden, maar moet uiteraard in brede zin worden begrepen. Hij duidt inz. ook op arresten van Hoven.

Zoals onder het huidige recht is geen openbaarmaking van scheepsvoorrechten mogelijk. Deze rechten ontstaan ingevolge de wet en om de hierboven uiteengezette redenen is het organiseren van publiciteit niet wenselijk. De onmogelijkheid van inschrijving wordt in de ontworpen wettekst niet uitdrukkelijk bevestigd. Het huidige artikel 8 van de Zeewet is ongelukkig geformuleerd omdat het suggereert dat voorrechten op schepen bij "overeenkomst" kunnen worden gevestigd. De nieuwe formulering sluit scheepsvoorrechten impliciet uit omdat het evenmin zakelijke (hoofd)rechten, maar zakelijke zekerheidsrechten zijn, en omdat van de scheepszekerheidsrechten in de zin van artikel 1.1.3, § 1, 21° hier alleen de scheepshypotheken en de scheepsretentierechten genoemd worden.

Zoals zonet aangestipt vermeldt de ontworpen bepaling uitdrukkelijk de scheepsretentierechten.

lacune. L'article 2.1.28 commenté ci-après contient une nouvelle réglementation concernant la rédaction d'actes notariés portant sur la transmission par décès de droits sur des navires. Elle anticipe une éventuelle réforme analogue dans le droit commun ; des tentatives pour arriver à une telle réforme ont déjà été entreprises.
La disposition commentée ne change rien à la règle selon laquelle l'inscription est réservée aux droits réels, et non aux droits personnels. Concernant les droits réels susceptibles d'être constitués sur des navires, il est renvoyé à l'article 2.4.7 commenté ci-dessous.

Au paragraphe 1er du nouvel article de loi, les hypothèques sur navires sont mentionnées séparément. D'après l'article 8 de la Loi Maritime, les hypothèques font partie des droits réels. Cela ne correspond pas à la position actuelle selon laquelle une hypothèque n'est pas un droit réel (principal), mais concerne un droit réel de sûreté. Dès lors, il est souhaitable de mentionner les hypothèques sur navires à côté des droits réels.

Le terme « jugement », également utilisé dans la Loi Maritime, est maintenu ici, mais doit s'entendre au sens large. Le terme vise aussi en particulier les arrêts des Cours.

De même que sous le droit actuel, les privilèges sur navires ne sont pas susceptibles de publication. La loi est à l'origine de ces droits ; pour les raisons exposées ci-dessus, l'organisation de leur publicité n'est pas souhaitable. L'impossibilité d'inscription n'est pas confirmée expressément dans le texte de loi en projet. La formulation de l'actuel article 8 de la Loi Maritime est malheureuse, puisqu'elle laisse à penser que les privilèges sur navires peuvent être constitués par « convention ». La nouvelle formulation exclut de façon implicite les privilèges sur navires, parce que ces privilèges ne sont pas non plus des droits réels (principaux), mais des droits de sûreté réels, et que les hypothèques et les droits de rétention sur navires sont les seuls droits de sûreté sur navires au sens de l'article 1.1.3, § 1, 21°, à être mentionnés.

Ainsi qu'il vient d'être exposé, la disposition en projet mentionne expressément les droits de rétention sur navires. Il s'agit des droits de rétention légaux sur

Het gaat om de wettelijke scheepsretentierechten ten gunste van scheepswerven die worden geregeld in artikel 2.5.22 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze regeling sluit de uitoefening van andere retentierechten op schepen uit (zie nader art. 2.5.23). Ofschoon het scheepsretentierecht voortvloeit uit de wet, is een inschrijving wenselijk. Vooreerst is het sowieso nuttig dat derden ervan op de hoogte worden gebracht dat m.b.t. een bepaald schip of schip in aanbouw daadwerkelijk een scheepsretentierecht in het leven werd geroepen. Ten tweede hecht het hierboven toegelichte artikel 2.5.22, § 3 aan de inschrijving een rechtsgevolg: alleen de scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven heeft recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangsrecht en een scheepsvoorrecht zijn betaald doch voordat de scheepshypotheekhouders worden voldaan. Ten derde draagt inschrijving bij tot de vervolledigiging van de documentatie en derhalve van het praktisch nut van de registers en de rechtszekerheid. Ten vierde was de Scheepshypotheekbewaarder reeds onder het huidige regime bereid om contractuele clausules tot vestiging van een retentierecht op schepen openbaar te maken. De hier toegelichte regeling sluit in wezen dus aan bij een bestaande praktijk.

Ten overvloede weze bevestigd dat scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten, waardoor zakelijke rechten worden geregeld, als dusdanig eveneens vatbaar voor inschrijving zijn.

Op grond van de toegelichte paragraaf 1 kan een afwijkende regeling omtrent de eigendom van scheepstoebehoren als bedoeld in artikel 2.4.8, door inschrijving tegenstelbaar worden gemaakt aan derden, zodat deze laatsten, in hun eigen belang, correct over het eigendomsstatuut worden geïnformeerd. Ter zake wordt verwezen naar de bij bedoeld artikel 2.4.8 verschafte toelichting. Een niet-ingeschreven afwijkend beding is uiteraard bindend voor partijen, en ook tegenstelbaar aan derden die het kenden. Zodra het afwijkend beding uitwerking verliest, wordt het betrokken scheepstoebehoren terug deel van het schip. De inschrijving op grond van de ontworpen wetsbepaling is alleen mogelijk voor schepen of

navires à la faveur de chantiers navals réglementés à l'article 2.5.22 du Code belge de la Navigation. Ce régime exclut l'exercice d'autres droits de rétention sur des navires (voir l'art. 2.5.23 ci-après). Bien que le droit de rétention sur navires découle de la loi, une inscription est souhaitable. Tout d'abord, il est toujours utile que les tiers soient informés qu'un droit de rétention sur un navire construit ou en construction a effectivement été créé. Deuxièmement, l'article 2.5.22, § 3, commenté ci-dessus, assortit l'inscription d'un effet juridique : seul le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention sur navires a droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire et d'un privilège sur navire, mais avant les créanciers hypothécaires. Troisièmement, l'inscription contribue à une documentation plus complète, et augmente l'utilité pratique des registres et la sécurité juridique. Quatrièmement, le Conservateur des hypothèques maritimes était déjà disposé sous le régime actuel à publier des clauses contractuelles tendant à constituer un droit de rétention sur des navires. La réglementation commentée ici correspond donc à une pratique existante.

Surabondamment, il est confirmé que les contrats de construction, de transformation, de réparation et d'équipement des navires, qui règlent des droits réels, sont en tant que tels également susceptibles d'inscription.

En vertu du paragraphe 1er commenté, un arrangement dérogatoire relatif à la propriété des accessoires de navires tels que visés à l'article 2.4.8 peut être, par inscription, rendu opposable aux tiers, de manière telle que ces derniers soient, dans leur propre intérêt, correctement informés du statut de propriété. Il est renvoyé à ce propos au commentaire de l'article 2.4.8 visé. Une clause dérogatoire non inscrite engage bien évidemment les parties, et est également opposable aux tiers qui en avaient connaissance. Dès le moment où la clause dérogatoire perd son effet, l'accessoire concerné devient à nouveau une partie intégrante du navire. L'inscription en vertu de la disposition légale en projet n'est possible que pour les navires ou navires

schepen in aanbouw die zijn of worden ingeschreven in een Belgisch scheepsregister. Ten aanzien van buitenlandse schepen is inschrijving niet mogelijk.

Net zomin als artikel 8 van de Zeewet, legt de toegelichte bepaling een termijn op waarbinnen tot inschrijving moet worden overgegaan. De belanghebbende moet worden geacht voldoende aansporing te vinden in de niet-tegenstelbaarheid van zijn nog niet ingeschreven titel, in de wettelijke regeling betreffende de rangorde van rechten op schepen en in de (nieuwe, maar beperkte) bewijsrechtelijke gevolgen van de inschrijving. De in paragraaf 2 vervatte regel bevestigt het huidige recht. Ofschoon het initiatief tot inschrijving steeds uitgaat van de belanghebbende partijen en er geen sprake is van een strafrechtelijk gesanctioneerde verplichting, wordt ervoor geopteerd om in paragraaf 1 te blijven gewagen van een verplichting, en niet het werkwoord "kunnen" te gebruiken.

Artikel 2.1.25. Inschrijving van eisen

Deze bepaling neemt in wezen artikel 9 van de Zeewet over, met enkele wijzigingen analoog aan deze in het vorige artikel. Omwille van de overzichtelijkheid werd de regeling opgedeeld in paragrafen. De zienswijze van de Scheepshypotheekbewaarder dat ook een akte waarbij een arbitrageprocedure aanhangig wordt gemaakt vatbaar is voor inschrijving, weze hierbij bevestigd, maar vergt geen uitdrukkelijke bepaling.

Artikel 2.1.26. Voor inschrijving vatbare akten

Deze bepaling neemt de artikelen 10 en 11 van de Zeewet over.

Het principe dat zowel onderhandse als authentieke akten tot inschrijving worden toegelaten, is sedert lang gevestigd. Ter zake wordt ook verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 2.5.29.

Het begrip "akte" duidt in de ontworpen bepaling mede op overeenkomsten of andere akten waarin afwijkende "bedingen" betreffende rechten op het scheepstoebehoren zijn opgenomen.

en construction qui ont été ou sont inscrits dans un Registre naval belge. Pareille inscription ne peut se faire à l'égard de navires étrangers.

Pas plus que l'article 8 de la Loi Maritime, la disposition commentée n'impose un délai pour procéder à l'inscription. L'intéressé est réputé puiser suffisamment de motifs dans la non-opposabilité de son titre non encore inscrit, dans les règles légales relatives au rang que prennent les droits sur navires, et dans les effets probants (nouveaux, quoique limités) de l'inscription. La règle contenue dans le paragraphe 2 confirme le droit actuel. Bien que l'initiative de procéder à l'inscription doive toujours être prise par les parties intéressées, et qu'il ne soit pas question d'une obligation sanctionnée pénalement, il est décidé de continuer à insinuer une certaine obligation au paragraphe 1er, et de ne pas utiliser le verbe « pouvoir ».

Article 2.1.25. Inscription des demandes

Cette disposition reprend essentiellement l'article 9 de la Loi Maritime, avec quelques modifications analogues à celles apportées à l'article précédent. Pour plus de clarté, la réglementation a été divisée en paragraphes. La position du Conservateur des hypothèques maritimes selon laquelle un acte introductif d'une procédure d'arbitrage est également susceptible d'inscription est ici confirmée, sans qu'une disposition expresse à ce propos ne soit nécessaire.

Article 2.1.26. Actes susceptibles d'inscription

Cette disposition reprend les articles 10 et 11 de la Loi Maritime.

Le principe selon lequel des actes sous seing privé comme des actes authentiques sont admis à l'inscription est établi depuis longtemps. Il est également renvoyé en la matière à l'article 2.5.29 commenté ci-dessous.

Dans la disposition en projet, le terme « acte » se réfère également à des conventions ou à d'autres actes contenant des « clauses » dérogatoires relatives aux droits sur les accessoires de navires.

De registratie bedoeld onder het 2° is de fiscaalrechtelijke registratie van de akte als bedoeld in het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten. Teneinde de verwarring uit te sluiten die kan ontstaan door het dubbele gebruik van de term "registratie" – enerzijds de publiekrechtelijke registratie van schepen, anderzijds de fiscaalrechtelijke registratie van in te schrijven akten betreffende rechten op schepen – vermeldt de ontworpen wettekst uitdrukkelijk dat het hier gaat om de registratie in de zin van voornoemd fiscaal wetboek. De alternatieve oplossing waarbij mogelijke verwarring wordt vermeden door de term registratie nog alleen te gebruiken in fiscaalrechtelijke zin, en de term registratie in het publiekrechtelijk zeerecht te vervangen door teboekstelling (term die nu reeds voor binnenschepen wordt gebruikt), werd na rijp beraad verworpen, omdat het begrip registratie van zeeschepen inmiddels is ingeburgerd, ook internationaal gangbaar en herkenbaar is (zie overigens art. 91.1 van het VN Zeerechtverdrag) en omdat de benaming Belgisch Scheeps*register* verdere verbreiding verdient, ook in het raam van voorliggend wetboek.

De voorwaarde gesteld onder het 3°, welke werd voorgesteld door de Scheepshypotheekbewaarder, is een belangrijke versoepeling die beantwoordt aan de praktijk om ter zake anders, i.h.b. Engelstalige standaardcontracten te hanteren, en die de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag beoogt te versterken. In dit verband weze herinnerd aan de doelstelling van het wetboek om het Engels te erkennen als internationale maritieme vaktaal.

De voorwaarde onder het 4° is een sedert lang vaststaand principe. Ook in andere landen geldt de fundamentele regel dat geen rechten op schepen openbaar worden gemaakt zolang het schip zelf niet het voorwerp is geweest van een registratie of teboekstelling.

Artikel 2.1.27. In akten verplichte vermeldingen

Deze bepaling is nieuw en werd uitgewerkt op basis van een suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder. De voorschriften

L'enregistrement visé au point 2° désigne l'enregistrement relevant du droit fiscal de l'acte tel que visé au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe. Afin de couper court à la confusion à laquelle peut donner lieu le double usage du terme « enregistrement » – d'une part l'enregistrement de droit public des navires et, d'autre part, l'enregistrement fiscal des actes à inscrire concernant des droits sur navires – le texte de loi en projet mentionne expressément qu'il est question ici de l'enregistrement au sens du code fiscal précité. La solution alternative tendant à éviter toute confusion en réservant le terme « enregistrement » exclusivement à la fiscalité et en remplaçant le terme « enregistrement » dans le droit maritime public par le terme « immatriculation » (terme déjà utilisé actuellement pour les bateaux de navigation intérieure) a été rejetée après mûre réflexion, parce que l'expression « enregistrement des navires de mer » est devenue une expression consacrée, également utilisée internationalement de façon courante et reconnaissable (voir, par ailleurs, l'art. 91.1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer) et parce que la dénomination *Registre* naval belge mérite d'être répandue, également dans le cadre du présent code.

La condition reprise au point 3°, qui a été proposée par le Conservateur des hypothèques maritimes, est un assouplissement important qui correspond à la pratique de se servir de contrats standard dans une autre langue, en particulier en anglais, et qui vise à renforcer le caractère attrayant du pavillon belge. À ce propos, il est rappelé que le code s'est fixé pour objectif de reconnaître l'anglais comme langue maritime internationale.

La condition reprise au point 4° est un principe établi depuis longtemps. La règle fondamentale selon laquelle aucun droit sur navire n'est publié aussi longtemps que le navire proprement dit n'a pas été enregistré ou immatriculé s'applique aussi dans d'autres pays.

Article 2.1.27. Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes

Cette disposition est nouvelle et a été élaborée sur la base d'une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes. Les prescriptions mêmes

zelf horen duidelijk thuis in een uitvoeringsbesluit.

Artikel 2.1.28. Notariële akten betreffende erfopvolging

Het nut van de invoering van notariële akten betreffend de overgang van rechten bij overlijden werd hierboven reeds aangestipt.

Artikel 2.1.29. Overlegging van akten met het oog op inschrijving

Deze bepaling correspondeert met artikel 12 van de Zeewet.

De formulering van de eerste paragraaf werd enigszins vereenvoudigd.

In paragraaf 2 wordt een nieuwe regeling opgenomen voor het geval er maar één origineel is van de onderhandse akte. Hierbij is o.m. rekening gehouden met de regel dat een origineel normaal bij de Scheepshypotheekbewaarder bleef berusten en met de hypothese dat één partij bij een overeenkomst niet wil meewerken.

De bepaling in paragraaf 3 werd wat de authentieke akten betreft aangepast op voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder.

De bepaling van paragraaf 4 werd toegevoegd om de werkwijze van het Belgisch Scheepsregister te kunnen digitaliseren en de Belgische vlag aantrekkelijker te maken.

Artikel 15 van de Zeewet betreffende de inschrijving van door de kapitein tijdens de reis opgemaakte akten op vertoon van een telegram wordt, op verzoek van de Scheepshypotheekbewaarder, niet overgenomen. Zoals hieronder uiteengezet, komt het nog maar zelden voor dat de kapitein autonoom rechtshandelingen moet stellen in naam en voor rekening van de scheepseigenaar of reder. De bedoelde, niet overgenomen bepaling van de Zeewet wordt in de praktijk overigens nooit toegepast. De weglating belet niet dat desgevallend toch door een kapitein (of andere gezagvoerder) opgestelde akten voor inschrijving

doivent clairement faire l'objet d'un arrêté d'exécution.

Article 2.1.28. Actes notariés relatifs aux successions

L'utilité de l'introduction d'actes notariés relatifs à la transmission de droits par décès a déjà été évoquée ci-dessus.

Article 2.1.29. Présentation des actes aux fins d'inscription

Cette disposition correspond à l'article 12 de la Loi Maritime.

La formulation du paragraphe 1er a été quelque peu simplifiée.

Le paragraphe 2 reprend une nouvelle réglementation pour le cas où il n'existe qu'un seul original de l'acte sous seing privé. Dans ce cadre, il a été tenu compte, entre autres, de la règle selon laquelle un Conservateur des hypothèques maritimes conservait normalement un exemplaire original de l'acte et de l'hypothèse où l'une des parties à la convention refuse de collaborer.
La disposition du paragraphe 3 relative aux actes authentiques a été adaptée sur proposition du Conservateur des hypothèques maritimes.

La disposition du paragraphe 4 a été ajoutée pour permettre la numérisation des méthodes de travail du Registre naval belge et pour rendre le pavillon belge plus attrayant.

L'article 15 de la Loi Maritime relatif à l'inscription d'actes faits par le capitaine en cours de voyage sur présentation d'un télégramme n'est, à la demande du Conservateur des hypothèques maritimes, plus repris. Comme exposé ci-dessous, il n'arrive que rarement que le capitaine doive poser, de façon autonome, des actes juridiques au nom et pour le compte du propriétaire de navire ou de l'armateur. La disposition de la Loi Maritime visée et non reprise n'est jamais appliquée dans la pratique. L'omission de cet article n'empêche pas que, le cas échéant, des actes établis par un capitaine (ou par un autre commandant) n'entrent en ligne de compte pour inscription conformément aux règles normales.

in aanmerking komen, overeenkomstig de normale regels.

Artikel 2.1.30. Ontvangstbewijzen en tijdstip van inschrijving

Deze bepaling neemt artikel 126 van de Hypotheekwet over, thans van toepassing ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet.

Artikel 2.1.31. Vermeldingen bij de inschrijving

Deze bepaling neemt artikel 13 van de Zeewet over. Onder het 2° werd het woord "aard" vervangen door "vorm". Onder het 4° werd, in lijn met artikel 2.1.24, "overeenkomst" vervangen door "verrichting". Deze aanpassingen werden voorgesteld door de Scheepshypotheekbewaarder en worden hier ten volle ondersteund.

Artikel 2.1.32. Teruggave van akten na inschrijving

Deze bepaling neemt artikel 14 van de Zeewet over, met een lichte, door de Scheepshypotheekbewaarder gesuggereerde wijziging omtrent de archivering van het ondertekend afschrift van de authentieke akte, en voorts met een afstemming op het reeds toegelichte artikel 2.1.29, § 2.

Artikel 2.1.33. Overlegging van processtukken met het oog op inschrijving

Het eerste lid van deze bepaling neemt het eerste lid van artikel 16 van de Zeewet over, in een door de Scheepshypotheekbewaarder ontworpen, door de huidige praktijk geïnspireerde vereenvoudigde formulering.

In het tweede lid wordt, in lijn met het nieuwe artikel 2.1.29, de digitalisering van de overlegging in het vooruitzicht gesteld.

Artikel 2.1.34. Neerlegging van processtukken betreffende niet geregistreerde of teboekgestelde schepen

Deze bepaling neemt, in een licht aangepaste formulering, het derde lid van artikel 16 van de Zeewet over.

Article 2.1.30. Récépissés et date de l'inscription

Cette disposition reprend l'article 126 de la Loi hypothécaire, rendu applicable par l'article 45, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Article 2.1.31. Mentions lors de l'inscription

Cette disposition reprend l'article 13 de la Loi Maritime. Au point 2°, le terme « nature » a été remplacé par « forme ». Au point 4°, conformément à l'article 2.1.24, le terme « convention » a été remplacé par « opération ». Ces adaptations ont été proposées par le Conservateur des hypothèques maritimes et sont pleinement soutenues.

Article 2.1.32. Restitution des actes après l'inscription

Cette disposition reprend l'article 14 de la Loi Maritime, auquel une légère modification suggérée par le Conservateur des hypothèques maritimes concernant l'archivage de la copie signée de l'acte authentique a été apportée, outre une mise en concordance avec l'article 2.1.29, § 2, déjà commenté.

Article 2.1.33. Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription

L'alinéa 1er de cette disposition reprend l'alinéa 1er de l'article 16 de la Loi Maritime, dans une formulation simplifiée suggérée par le Conservateur des hypothèques maritimes et inspirée de la pratique actuelle.

L'alinéa 2 doit permettre la transmission des documents par voie électronique, conformément au nouvel article 2.1.29.

Article 2.1.34. Dépôt des pièces de procédure relatives aux navires non enregistrés et non immatriculés

Cette disposition reprend, sous une formulation légèrement adaptée, l'alinéa 3 de l'article 16 de la Loi Maritime.

Artikel 2.1.35. Teruggave van processtukken na inschrijving

Deze bepaling neemt het tweede lid van artikel 16 van de Zeewet over.

Artikel 2.1.36. Onderlinge rang van op dezelfde dag aanboden titels

Deze bepaling neemt, in een aangepaste formulering, artikel 17 van de Zeewet over.

Artikel 2.1.37. Nietigheid van inschrijvingen

Deze bepaling neemt, in een lichte herformulering, artikel 18 van de Zeewet over.

Artikel 2.1.38. Aansprakelijkheid

Deze tekst berust op de oude artikelen 128 en 130 van de Hypotheekwet, die van toepassing waren ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet. Net zoals sinds de wijziging bij wet van 18 december 2015 het geval is voor de artikelen 128 en 130 van de Hypotheekwet, werd de persoonlijke aansprakelijkheid in hoofde van de scheepshypotheekbewaarder vervangen door de aansprakelijkheid van de Belgische Staat. De hypotheekbewaarders zijn immers ambtenaren van de Belgische Staat, en dit is eveneens het geval voor de medewerkers van het Belgisch Scheepsregister. De bepaling is enigszins herschreven om duidelijk te maken dat de Belgische Staat geen aansprakelijkheid draagt ingeval de problemen voortvloeien uit de gebrekkigheid van de aangeboden gegevens.

Artikel 2.1.39. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers

Deze bepaling correspondeert met artikel 129 van de Hypotheekwet, thans van toepassing ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet.

Titel 2 – Meting

In deze titel zijn de bepalingen van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting verwerkt.

De gebrekkige indeling van deze wet bood geen meerwaarde en is weggelaten. Mede door de

Article 2.1.35. Restitution des pièces de procédure après inscription

Cette disposition reprend l'alinéa 2 de l'article 16 de la Loi Maritime.

Article 2.1.36. Rang de titres présentés le même jour

Cette disposition reprend, sous une formulation adaptée, l'article 17 de la Loi Maritime.

Article 2.1.37. Nullité des inscriptions

Cette disposition reprend, sous une forme légèrement adaptée, l'article 18 de la Loi Maritime.

Article 2.1.38. Responsabilité

Le texte est basé sur les anciens articles 128 et 130 de la Loi hypothécaire, rendus applicables par l'article 45, alinéa 2, de la Loi Maritime. Tout comme c'est le cas depuis la modification par la loi du 18 décembre 2015 pour les articles 128 et 130 de la Loi hypothécaire, la responsabilité personnelle dans le chef du Conservateur des hypothèques maritimes a été remplacée par la responsabilité de l'État belge. Les conservateurs hypothécaires sont en effet des fonctionnaires de l'État belge, et c'est également le cas des collaborateurs du Registre naval belge. La disposition a été légèrement reformulée afin d'indiquer clairement que l'État belge n'assume aucune responsabilité au cas où les problèmes découleraient de l'insuffisance des données proposées.

Article 2.1.39. Créanciers omis dans les certificats

Cette disposition correspond à l'article 129 de la Loi hypothécaire, rendu applicable par l'article 45, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Titre 2 – Jaugeage

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires.

La répartition défaillante de cette loi n'offrait pas de plus-value et a été omise. Le fait de réordonner certains articles et d'ajouter des légendes propres à

herschikking van enkele artikels en de toevoeging aan alle artikels van eigen opschriften wordt de leesbaarheid daardoor niet geschaad, wel integendeel.

Artikel 8, § 2, d, evenals artikel 20, § 1 en 2 van de wet van 12 juni 1983 zijn niet overgenomen, aangezien het tijdelijke bepalingen betrof die slechts golden tot 18 juli 1994.

Artikel 17, § 2 van de wet van 12 juni 1983 werd niet overgenomen omdat de Koning over de daar vermelde bevoegdheid zal beschikken op basis van de algemene regeling opgenomen in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De bepaling van artikel 20, § 3 van de wet van 12 juni 1983 is behouden als een overgangsbepaling in de Invoeringswet. Zij geldt voor schepen die hetzij een lengte hebben van minder dan 24 m, hetzij een lengte van 24 m of meer hebben doch geen internationale reizen maken, en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond vóór 18 juli 1982. Die schepen zijn nu weliswaar meer dan 34 jaar oud, en degene die nu nog in de vaart zijn, worden zeldzaam, maar ze bestaan nog.

De artikelen 9, 13 en 14 van de wet van 12 juni 1983 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Artikel 18 van de wet van 12 juni 1983 werd niet overgenomen, omdat deze bepaling van organieke aard eerder thuishoort in boek 8 betreffende de handhaving, waar aanverwante bepalingen zijn opgenomen die afkomstig zijn uit de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Titel 3 – Veiligheid

In deze titel zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Artikel 2.3.3, § 2 verduidelijkt, om alle verwarring te vermijden, dat deze titel geen afbreuk doet aan de bepalingen van de wet van 20 augustus 1981

tous les articles n'a pas porté atteinte à la lisibilité, bien au contraire.

L'article 8, § 2, d, de même que l'article 20, §§ 1er et 2, de la loi du 12 juin 1983 n'ont pas été repris, étant donné qu'ils concernaient des dispositions temporaires qui n'étaient valables que jusqu'au 18 juillet 1994.
L'article 17, § 2, de la loi du 12 juin 1983 n'a pas été repris parce que le Roi disposera de la compétence qui y est mentionnée sur la base du régime général repris dans le livre 1er du Code belge de la Navigation.

La disposition de l'article 20, § 3, de la loi du 12 juin 1983 a été maintenue comme une disposition transitoire dans la Loi d'introduction. Elle s'applique aux navires soit qui ont une longueur de moins de 24 m, soit qui ont une longueur de 24 m ou plus, mais qui n'effectuent pas de voyages internationaux, et dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant le 18 juillet 1982. Ces navires ont, il est vrai, plus de 34 ans, et ceux encore en navigation sont rares, mais existent encore.

Les articles 9, 13 et 14 de la loi du 12 juin 1983 ont été traités dans le livre 8 relatif à la mise en application.

L'article 18 de la loi du 12 juin 1983 n'a pas été repris, parce que cette disposition de nature organique appartient plutôt au livre 8 relatif à l'application, dont des dispositions connexes ont été reprises, tirant leur origine de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Titre 3 – Sécurité

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Pour éviter toute confusion, l'article 2.3.3, § 2, précise que ce titre ne porte pas atteinte aux dispositions de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la

houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972. De bepalingen van het verdrag dat door die wet werd goedgekeurd, en de uitvoeringsbepalingen opgenomen in die wet en zijn uitvoeringsbesluiten, hebben niet specifiek betrekking op de scheepvaart, maar op containers voor alle internationale vervoersmodi, met uitzondering van speciaal voor luchtvervoer ontworpen containers. Om die reden werd de wet van 20 augustus 1981 niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen. Het verwijzende artikel bevordert echter de kenbaarheid en de vindbaarheid van de regelgeving.

sécurité des conteneurs, avec Annexes, faite à Genève le 2 décembre 1972. Les dispositions de la convention approuvée par cette loi et les dispositions d'exécution reprises dans cette loi et ses arrêtés d'exécution n'ont pas spécifiquement trait à la navigation, mais à des conteneurs pour tous les modes de transport internationaux, à l'exception de conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien. Pour cette raison, la loi du 20 août 1981 n'a pas été reprise dans le Code belge de la Navigation. L'article de référence favorise cependant l'accessibilité et la trouvabilité de la réglementation.

De regeling betreffende de behandeling van schepen van niet-verdragsstaten (art. 2.3.4; vgl. art. 29 van de wet van 5 juni 1972) is gebaseerd op de formulering in het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole (art. 3, § 3).

Les règles relatives au traitement de navires d'États non-parties à la convention (art. 2.3.4 ; cf. art. 29 de la loi du 5 juin 1972) sont basées sur la formulation dans l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port (art. 3, § 3).

De opsomming in artikel 4, 1° van de wet van 5 juni 1972, betreffende de aard van de veiligheidsvoorschriften die kunnen worden opgelegd, is qua terminologie enigszins gemoderniseerd om beter aan te sluiten bij de hedendaagse scheepvaart. De bedoelde bepalingen in de wet van 5 juni 1972 waren grotendeels ongewijzigd overgenomen uit de wet van 20 augustus 1920 op de veiligheid der schepen. In het licht van voortschrijdende technologische innovaties is voortaan bijv. sprake van voortstuwingsmachines in het algemeen (art. 2.3.9, 1°, e)). Het aantal bemanningsleden en de samenstelling van de bemanning blijven wel behouden als kenmerken die het schip moet vertonen om in staat van veiligheid te zijn (art. 2.3.9, 1°, f)). De wettekst biedt ook een basis voor de invoering van afwijkingen voor onbemande schepen (art. 2.3.9, 6°).

L'énumération à l'article 4, 1°, de la loi du 5 juin 1972, concernant la nature des prescriptions en matière de sécurité qui peuvent être imposées, a été quelque peu modernisée sur le plan terminologique pour mieux correspondre à la navigation contemporaine. Les dispositions visées dans la loi du 5 juin 1972 ont été en grande partie reprises de manière inchangée de la loi du 20 août 1920 sur la sécurité des navires. À la lumière des innovations technologiques, il est dorénavant question par ex. de machines de propulsion en général (art. 2.3.9, 1°, e)). Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage restent conservés comme des caractéristiques que le navire doit présenter pour être en état de sécurité (art. 2.3.9, 1°, f)). Le texte de loi offre également une base pour l'instauration de dérogations pour les navires sans équipage (art. 2.3.9, 6°).

De bepalingen van de artikelen 11 tot 17 en 18 tot 28 van de wet van 5 juni 1972 werden verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

Les dispositions des articles 11 à 17 et 18 à 28 de la loi du 5 juin 1972 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Artikel 15 van de wet van 5 juni 1972, betreffende het viseren van een monsterrol, werd niet

L'article 15 de la loi du 5 juin 1972, relatif à la visée d'un rôle d'équipage, n'a pas été repris, étant donné que cette formalité a déjà été supprimée en 2007.

overgenomen, aangezien die formaliteit reeds in 2007 werd afgeschaft.

De bepalingen van hoofdstuk IV*bis* van de wet van 5 juni 1972 behoren na de Zesde Staatshervorming enkel nog tot de federale bevoegdheden in zoverre zij betrekking hebben op de veiligheidsvoorwaarden voor pleziervaartuigen. De bepalingen over de veiligheid van binnenschepen, waarvan de regeling voortaan tot de gewestmateries behoort, werden bijgevolg niet overgenomen. Artikel 17*quater* van de wet van 5 juni 1972 werd wel gedeeltelijk overgenomen, maar is verplaatst naar boek 1 van het wetboek.

Artikel 31 van de wet van 5 juni 1972 werd niet overgenomen, omdat deze bepaling van organieke aard eerder thuishoort in boek 8, waar aanverwante bepalingen zijn overgenomen die afkomstig zijn uit de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Een aantal bepalingen van de wet van 5 juni 1972 betreffende het optreden van de Belgische consuls in het buitenland werden verwijderd. Ingevolge de beschikbaarheid van communicatiemiddelen kan de Scheepvaartcontrole zelf het nodige doen. Het optreden van de consuls was overigens in onbruik geraakt.

Titel 4 – Zaakstatuut

Art. 2.4.1. Internationale toepassing

De ontworpen bepaling voert omtrent het zakenrechtelijk statuut van schepen een duidelijke IPR-verwijzingsregel in. In de Zeewet komt dergelijke regel niet voor. De desbetreffende bepaling die momenteel is opgenomen in artikel 89 van het WIPR schenkt, om hieronder uiteengezette redenen, geen bevrediging, en wordt wat schepen betreft opgeheven via een bepaling in de Invoeringswet. De ontworpen bepaling komt in de plaats en past in de algemene doelstelling om de IPR-regels betreffende het scheepvaartrecht zoveel mogelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. Het opschrift

Après la Sixième réforme de l'État, les dispositions du chapitre IV *bis* de la loi du 5 juin 1972 ne continuent à relèver des compétences fédérales que dans la mesure où elles ont trait aux conditions de sécurité pour les navires de plaisance. Les dispositions relatives à la sécurité des bateaux de navigation intérieure, dont les règles relèvent dorénavant des matières régionales, n'ont par conséquent pas été reprises. L'article 17*quater* de la loi du 5 juin 1972 a bel et bien été repris en partie, mais a été déplacé au livre 1 du code..

L'article 31 de la loi du 5 juin 1972 n'a pas été repris, parce que cette disposition de nature organique appartient plutôt au livre 8, dont des dispositions connexes ont été reprises qui tirent leur origine de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Plusieurs dispositions de la loi du 5 juin 1972 concernant l'intervention des consuls belges à l'étranger ont été supprimées. À la suite de la disponibilité des moyens de communication, le Contrôle de la Navigation peut lui-même faire le nécessaire. L'intervention des consuls est d'ailleurs tombée en désuétude.

Titre 4 – Statut réel

Art. 2.4.1. Application internationale

La disposition en projet introduit une règle claire de renvoi de droit international privé concernant le statut de droit réel des navires. Une telle règle n'existe pas dans la Loi Maritime. La disposition correspondante actuellement reprise à l'article 89 du Code belge de droit international privé n'est pas satisfaisante pour les raisons exposées ci-dessous et est abrogée en ce qui concerne les navires, par le biais d'une disposition dans la Loi d'introduction. La disposition en projet y est substituée, ce qui cadre dans l'objectif général d'intégrer les règles de droit international privé en matière de droit de la navigation dans la mesure du possible dans le Code

"Internationale toepassing", dat doorheen het wetboek wordt gebruikt als algemeen referentiepunt, duidt in dit geval meer precies op "Toepasselijk recht".

Inhoudelijk is de regeling gedeeltelijk geïnspireerd door de Duitse en de Nederlandse wetgeving.

In de ontworpen paragraaf 1 is een cascadesysteem van aanknopingen opgenomen.

In paragraaf 1, 1° wordt vooreerst uitdrukkelijk bepaald dat in geval van rompbevrachtingsregistratie de wet van het register van oorsprong blijft gelden. Deze regel berust op ruime internationale eensgezindheid. Hij werd o.m. vooropgesteld door de ICC, en wordt evident gerechtvaardigd doordat de eigenaar van het schip in een nauwere relatie staat tot het zakenrechtelijk statuut en zakenrechtelijke betwistingen dan de rompbevrachter. Hij vond ook duidelijk steun tijdens de eerste publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

In paragraaf 1, 2° wordt, in feite als hoofdbeginsel, verwezen naar de *lex registrationis*. Deze regel, die wordt overgenomen uit het WIPR, strookt niet alleen met de Duitse en Nederlandse wetgeving, maar is internationaal algemeen verbreid. Reeds tijdens de eerste internationale zeerechtcongressen te Antwerpen en Brussel in 1885 resp. 1888 werd de regel gepropageerd.

De reden waarom vrijwel alle landen teruggrijpen naar de *lex registrationis* is uiteraard dat deze regel alle belanghebbenden maximale stabiliteit en dus rechtszekerheid biedt, omdat het toepasselijke recht niet wijzigt met het zich verplaatsen van het schip. Bovendien is het logisch dat kwesties zoals de eigendom van een schip worden geregeld door het recht dat de eigenaar zelf door de keuze voor registratie van het schip in een bepaalde vlagstaat zelf heeft gekozen.

Onder de landen die de verwijzingsregel ondertussen hebben opgenomen in een

belge de la Navigation. L'intitulé « Application internationale », employé tout au long du Code comme point de référence général, vise en l'espèce plus précisément le « Droit applicable ».

Le contenu des règles s'inspire en partie des législations allemande et néerlandaise.

Le paragraphe 1er en projet contient un système en cascade de points de renvoi.

Le paragraphe 1er, 1°, stipule tout d'abord et expressément qu'en cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue la loi du registre d'origine reste applicable. Cette règle fait l'objet d'un large consensus au niveau international. Elle a été suggérée notamment par l'ICC, et la justification évidente en est que le propriétaire du navire est plus étroitement lié au statut réel et aux litiges portant sur les droits réels du navire que l'affréteur coque nue. Elle a également trouvé clairement du soutien lors de la première consultation publique sur l'Ébauche du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 1er, 2°, renvoie à titre de principe fondamental à la *lex registrationis*. Cette règle, reprise du Code de droit international privé, correspond non seulement aux législations allemande et néerlandaise, mais il s'agit aussi d'une règle internationalement répandue. Les premiers congrès internationaux de droit maritime tenus à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888 propageaient déjà la règle.

La raison pour laquelle presque tous les pays reprennent la *lex registrationis* tient bien entendu au fait que cette règle assure à tous les intéressés une stabilité maximale et donc une sécurité juridique, parce que le droit applicable ne change pas au gré des déplacements du navire. En outre, il est logique que des questions telle que celle de la propriété d'un navire soient réglées par le droit que le propriétaire a lui-même choisi en optant pour l'enregistrement du navire dans un état de pavillon bien déterminé.

Parmi les pays qui ont incorporé cette règle de renvoi dans une disposition légale, citons notamment l'Italie, la Croatie et la Chine.

wetsbepaling zijn o.m. Italië, Kroatië en China te vermelden.

De wettekst vermeldt zowel de term registratie als de term teboekstelling. De reden is dat de terminologie internationaal uiteenloopt. In België is teboekstelling het voor binnenschepen bestaande equivalent van de registratie waarvan de zeeschepen het voorwerp zijn. In Nederland worden de termen registratie en teboekstelling blijkbaar door elkaar gebruikt, m.b.t. zowel de publiekrechtelijke registratie als de privaatrechtelijke inschrijving van zakelijke rechten op zee- en binnenschepen. De hier toegelichte wettekst beoogt te verwijzen naar het recht van de staat waar de publiekrechtelijke registratie of teboekstelling geschiedde, hoe die ook in het nationaal recht wordt aangeduid.

In paragraaf 1, 3° wordt een regel vastgesteld voor niet geregistreerde en niet teboekstaande schepen. Het aanknopingspunt is hier de thuishaven van het schip. Dit begrip moet ruim worden opgevat: het kan gaan om een officiële, verplicht bepaalde thuishaven maar, bij gebrek aan dergelijke wettelijk bepaalde thuishaven, ook om een feitelijk door de eigenaar of exploitant op of i.v.m. zijn vaartuig gebezigde thuishaven of ligplaats zonder specifieke juridische betekenis. De op de scheepsromp aangebrachte thuishaven van het binnenschip of de plaats waar de jachtclub is gevestigd waartoe de eigenaar behoort, zal dan allicht de belangrijkste indicatie zijn. De reden waarom het begrip breed wordt opgevat is dat de nationale wetgevingen ter zake aanzienlijke verschillen kunnen vertonen.

Als nog meer ondergeschikte oplossing verwijst paragraaf 1, 4° naar het recht van de staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de staat waar het schip zich ten tijde van het ontstaan van het betrokken recht bevond. De eerstbedoelde regel is een preciezere formulering van het in de Duitse wetgeving gehuldigde principe. De tweede regel grijpt terug naar het gemeenrechtelijk IPR m.b.t. roerende zaken, dat verwijst naar de *lex rei sitae*.

Le texte de loi utilise les deux termes « enregistrement » et « immatriculation ». En effet, la terminologie internationale n'est pas uniforme. En Belgique, « l'immatriculation » est pour les bateaux de navigation intérieure l'équivalent de ce qu'est « l'enregistrement » pour les navires de mer. Aux Pays-Bas, les termes « registratie » (« enregistrement ») et « teboekstelling » (« immatriculation ») semblent être employés de manière interchangeable, et ce pour indiquer tant l'enregistrement de droit public que l'inscription de droits réels sur navires de mer et bateaux de navigation intérieure, laquelle relève du droit privé Le texte de loi commenté ici vise à renvoyer au droit de l'État où a été effectué l'enregistrement ou l'immatriculation de droit public, quelle que soit la formulation dans le droit national.
Le paragraphe 1er, 3°, fixe une règle pour les navires non enregistrés et non immatriculés. Le point de repère est ici le port d'attache du navire. Cette notion a un sens large : il peut s'agir d'un port d'attache officiel obligatoire, mais également, à défaut d'un tel port d'attache défini par la loi, d'un port d'attache de fait ou d'un emplacement sans connotation spécifique juridique que le propriétaire ou l'exploitant emploie sur son bâtiment ou à propos de son bâtiment. Le port d'attache du bateau de navigation intérieure ou l'endroit indiqué sur la coque où est établi le yacht club auquel appartient le propriétaire sera alors peut-être l'indication principale. La raison pour laquelle la notion doit être interprétée largement tient au fait que les législations nationales sont très divergentes en la matière.

À titre de solution encore plus subordonnée, le paragraphe 1er, 4°, renvoie au droit de l'État où le navire est habituellement utilisé ou, si cet État ne peut être déterminé, au droit de l'État où le navire se trouvait au moment de la naissance du droit concerné. La règle premièrement visée est une formulation plus précise du principe auquel adhère la législation allemande. La deuxième règle reprend le droit international privé de droit commun relatif aux meubles, lequel renvoie à la *lex rei sitae*.

In paragraaf 2 wordt een specifieke regel ingevoerd voor schepen in aanbouw of in verbouwing. Ingeval een schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld, geldt de *lex registrationis*. Bij ontstentenis van registratie of teboekstelling wordt teruggegrepen naar het recht van de staat waar het schip wordt gebouwd. Indien bouwwerkzaamheden tegelijkertijd plaatsvinden in verschillende landen, heeft – bij gebreke van registratie of teboekstelling – het recht van de plaats van kiellegging de voorrang. Ingeval het schip in aanbouw van het ene land naar het andere wordt verplaatst, en de *lex registrationis* geen oplossing biedt, verandert ook het toepasselijke recht.

Le paragraphe 2 introduit une règle spécifique pour des navires en construction ou en transformation. Si un navire en construction a été enregistré ou immatriculé, la *lex registrationis* est d'application. À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, il est recouru au droit de l'État où le navire est construit. Si les travaux de construction ont lieu dans différents pays, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit du lieu où est posée la quille prime. Au cas où le navire en construction est déplacé d'un pays à l'autre, et si la *lex registrationis* n'offre pas de solution, le droit applicable change également.

De in de paragrafen 3 en § 4 opgenomen regels zijn min of meer geïnspireerd door de algemene regeling van het WIPR en/of de besproken Nederlandse wetgeving.

Les règles reprises aux paragraphes 3 et 4 s'inspirent plus ou moins de la réglementation générale du Code de droit international privé et/ou de la législation néerlandaise abordée.

De formulering van paragraaf 3 is inz. geïnspireerd door artikel 87, § 1 WIPR. Het uitgangspunt dient te zijn dat rechtsgeldig tot stand gekomen rechten op een schip blijven bestaan bij verandering van registratie of teboekstelling.

La formulation du paragraphe 3 s'inspire en particulier de l'article 87, § 1er, du Code droit international privé. On part du principe que les droits créés valablement sur un navire perdurent en cas de changement d'enregistrement ou d'immatriculation.

In paragraaf 4 wordt gespecificeerd welke kwesties door het aangewezen recht worden beheerst. De formulering berust op een combinatie van de corresponderende Nederlandse wetgeving en de algemene regeling van artikel 94 van het WIPR. De opgegeven lijst van aangelegenheden is exemplatief. De openbaarmaking van rechten wordt uitdrukkelijk vermeld in navolging van o.m. de Italiaanse wetgeving.

Le paragraphe 4 précise les questions qui sont régies par le droit indiqué. La formulation est basée sur une combinaison de la législation néerlandaise correspondante et des règles générales de l'article 94 du Code de droit international privé. La liste des questions est reprise à titre d'exemple. La publication des droits est expressément mentionnée à l'instar de la législation italienne notamment.

In het algemeen weze opgemerkt dat het besproken artikel alleen het zakenrechtelijk statuut van het schip bepaalt, en bijv. geen afbreuk doet aan het IPR betreffende de verbintenissen en overeenkomsten waardoor rechten op schepen in het leven worden geroepen, worden gewijzigd of teniet worden gedaan (bijv. bouw- en koopovereenkomsten).

Il faut observer, en général, que l'article abordé ne détermine que le statut de droit réel du navire et qu'il ne porte p. ex. pas atteinte au droit international privé relatif aux obligations et contrats qui créent des droits sur les navires, qui modifient ces droits ou par lesquels ces droits sont éteints (p. ex. des contrats de construction et de vente).

De ontworpen bepaling regelt evenmin welk recht toepasselijk is op scheepszekerheidsrechten zoals

La disposition en projet ne prescrit pas non plus le droit qui s'applique aux sûretés sur navires, comme un droit de rétention sur navire, un privilège sur

een scheepsretentierecht, een scheepsvoorrecht en een scheepshypotheek. Deze kwestie wordt geregeld in artikel 2.5.1, dat deel uitmaakt van de hieronder toegelichte titel over scheepszekerheidsrechten.

Er is geen aanleiding gebleken om bepaalde in deze titel opgenomen regelen buiten toepassing te verklaren t.a.v. overheidsschepen of bepaalde subcategorieën daarvan. In dit verband weze herinnerd aan (1) de thans reeds geldende toepasselijkheid van titel I van de Zeewet op "de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevende verrichtingen" (art. 1, § 3 Scheepsregistratiewet) en (2) de algemene doelstelling om het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal op overheidsschepen van toepassing te verklaren. In de mate dat de ontworpen bepalingen verwijzen naar publiekrechtelijke regelen, zal wel rekening moeten worden gehouden met het eigen toepassingsgebied van die laatste, waar bepaalde overheidsschepen buiten kunnen vallen.

Artikel 2.4.2. Andere regelgeving

Artikel 531 B.W., dat beoogt het roerend karakter te bevestigen van eerder stationair gebezigde vaartuigen, kan, in lijn met de algemene optie om de verhouding tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en overige wetgeving te verduidelijken, en in het licht van het hieronder toegelichte artikel 2.4.4, t.a.v. alle schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek buiten toepassing worden verklaard. Een opheffing is echter niet aan de orde, daar voormeld artikel ook op andere zaken dan schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is. Verder wordt geen wijziging gebracht aan de mogelijkheid dat buiten openbare wateren – bijv. op een private vijver of gracht – gebruikte veren of roeiboten een onroerend karakter krijgen.

Om deze reden wordt in artikel 531 B.W. een kruisverwijzing naar het Belgisch Scheepvaartwetboek aangebracht.

Via de wijzigingsbepalingen worden de woorden schip en boot uit artikel 89 WIPR geschrapt. Uit de ontworpen bepaling volgt dat artikel 94 WIPR evenmin van toepassing is, maar het is onnodig dat in de wettekst te bevestigen. Artikel 94 WIPR

navire et une hypothèque sur navire. Cette question est réglée à l'article 2.5.1, qui fait partie du titre ci-dessous traitant des droits de sûreté sur navires.

Il n'a pas été jugé indiqué de déclarer certaines règles reprises dans ce titre non applicables aux navires publics ou à certaines sous-catégories de ces navires. À ce propos, il est rappelé (1) que le titre 1er de la Loi Maritime est déjà applicable « aux navires qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés pour des opérations lucratives » (art. 1er, § 3, de la Loi relative à l'enregistrement des navires) et (2) que l'objectif général consiste à déclarer le Code belge de la Navigation applicable au maximum aux navires publics. Dans la mesure où les dispositions en projet renvoient à des règles de droit public, il devra être tenu compte du champ d'application propre à ces dernières, dont certains navires publics peuvent être exclus.

Article 2.4.2. Autre réglementation

L'article 531 du Code civil, qui vise à confirmer le caractère meuble de navires utilisés plutôt de manière stationnaire, peut – conformément à l'option générale pour préciser davantage la relation entre le Code belge de la Navigation et les autres législations, et eu égard à l'article 2.4.4 commenté ci-dessous – être déclaré non applicable à tous les navires au sens du Code belge de la Navigation. Toutefois, il n'est pas question de supprimer l'article précité, celui-ci s'appliquant également à d'autres objets que les navires entendus au sens du Code belge de la Navigation. Par ailleurs, il n'est apporté aucun changement à la possibilité qu'ont les bacs et les barques à rames utilisés en dehors des eaux publiques – p. ex. sur un étang ou canal privé – d'acquérir un caractère immeuble.

Pour ce motif, une référence à l'article 531 du Code civil au Code belge de la Navigation est insérée.

Par le biais des dispositions modificatives, les termes « navire » et « bateau » sont supprimés de l'article 89 du Code de droit international privé. Il découle de la disposition en projet que l'article 94 du Code de droit international privé ne trouve pas non

betreft immers uitdrukkelijk alleen het recht dat krachtens het WIPR zelf van toepassing is.

Artikel 2.4.3. Afwijkende bedingen

De ontworpen titel betreft de fundamenten van het zakenrechtelijk statuut van het schip en mede de rechtspositie van derden in dat verband. Met het oog op de rechtszekerheid en de wetgevingstechnische consistentie met andere titels wordt in het ontworpen artikel uitdrukkelijk bepaald dat contractuele afwijkingen niet mogelijk zijn.

Artikel 2.4.4. Roerend goed

De in artikel 2 van de Zeewet opgenomen regel dat zeeschepen roerende goederen zijn, is een reeds in de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce* bevestigde evidentie en behoeft nauwelijks nadere kritiek. Ingevolge artikel 272 van de Zeewet geldt de regel ook voor binnenschepen. In het eerste lid van de ontworpen bepaling wordt hij herhaald. Dat schepen roerende goederen zijn, wordt als even vanzelfsprekend aangenomen in andere landen zoals Frankrijk, waar de wetgever de bijzondere vermelding van het principe zelfs uit de maritieme wetgeving schrapte, en Nederland, waar evenmin een specifieke wetsbepaling geldt. Tijdens de publieke consultaties over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek pleitte niemand voor een wijziging van de huidige regel.

Het tweede lid van de ontworpen bepaling betreft de vraag of een schip onroerend kan worden door incorporatie. De hypothese kan niet worden uitgesloten, want het is materieel perfect mogelijk dat een schip vast met een onroerend goed wordt verbonden. Het verliest *ipso facto* echter zijn karakter van schip, zoals dat begrip is gedefinieerd in artikel 1.1.3, want het is niet meer geschikt voor verkeer te water en het wordt bovendien een – uitdrukkelijk door de definitie uitgesloten – vast tuig. Een voorbeeld is een historisch schip dat wordt tentoongesteld op een vaste positie aan de wal. Het in het onroerend goed geïncorporeerde schip wordt daardoor onroerend, en het verlaat meteen het toepassingsgebied van het Belgisch

plus d'application, mais il n'est pas nécessaire de le confirmer dans le texte de loi. En effet, l'article 94 de ce code ne concerne que le droit applicable en vertu du Code international privé lui-même.

Article 2.4.3. Clauses dérogatoires

Le titre en projet a trait aux fondements du statut de droit réel du navire ainsi qu'à la position juridique des tiers à cet égard. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence légistique avec les autres titres, l'article en projet stipule expressément que des dérogations contractuelles ne sont pas possibles.

Article 2.4.4. Bien meuble

La règle reprise à l'article 2 de la Loi Maritime stipulant que des navires sont meubles est une évidence déjà confirmée par l'*Ordonnance de la marine* et le *Code de commerce* et ne nécessite quasiment pas de critique particulière. Par suite de l'article 272 de la Loi Maritime, la règle s'applique également aux bateaux de navigation intérieure. La règle est répétée à l'alinéa 1er de la disposition en projet. Le fait que les navires sont des biens meubles est une évidence admise en tant que telle dans d'autres pays, comme la France, où le législateur a même fini par ne plus mentionner spécifiquement le principe dans la législation maritime, et les Pays-Bas, où il n'existe pas non plus de disposition légale spécifique. Lors des premières consultations publiques sur l'Ébauche du Code belge de la Navigation, personne n'a plaidé pour un changement de la règle actuelle.

L'alinéa 2 de la disposition en projet traite de la question de savoir si un navire peut devenir immeuble par incorporation. L'hypothèse ne peut être écartée, car il est matériellement tout à fait possible d'attacher de manière fixe un navire à un immeuble. Le bien perd, toutefois, *ipso facto* son caractère de navire, notion définie à l'article 1.1.3, étant donné qu'il n'est plus apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qu'il devient en outre un engin fixe, expressément exclu par la définition. Il pourrait s'agir par exemple d'un navire historique exposé à un endroit fixe sur le quai. Le navire incorporé à l'immeuble devient de ce fait immeuble et sort immédiatement du champ d'application du Code belge de la Navigation. La même règle peut être appliquée aux plateformes de

Scheepvaartwetboek. Dezelfde regel kan worden toegepast op boorplatforms en aanverwante tuigen (FSPO's, FSO's, FSU's). Hierboven werd reeds verduidelijkt onder welke voorwaarden deze tuigen als schepen worden beschouwd. Wanneer ze permanent met de zeebodem zijn verbonden, zijn ze, in lijn met de in de ontwerpverdragen voorbereid door het CMI, geen schepen (of, naargelang de terminologie, vaartuigen) meer. Zij vallen dan niet meer onder de in dit wetboek gevestigde regel dat schepen roerende goederen zijn.

De vraag naar de mogelijkheid van een onroerendmaking door incorporatie van schepen wordt dus grotendeels beantwoord door de definitie van het schip in artikel 1.1.3. Toch is daaromtrent nog een bijkomende wetgevende precisering wenselijk gebleken. Op basis van een jurisprudentiële casuïstiek wordt in het gemeen recht immers aangenomen dat goederen die kunnen worden verplaatst maar bedoeld zijn om op min of meer blijvende wijze ter plaatse te blijven staan, als onroerende goederen worden beschouwd; daarbij is o.m. aandacht uitgegaan naar het statuut van stacaravans en rollende walkranen in de havengebieden. De analogie met drijvende droogdokken, woonboten, drijvende hotels, restaurants, terrassen, theaterzalen en andere voor min of meer permanent gebruik of één bepaalde locatie bestemde drijvende tuigen is duidelijk. Om deze problematiek te regelen bepaalt het tweede lid van het ontworpen artikel dat schepen alleen onroerend door incorporatie kunnen worden wanneer deze laatste met zich brengt dat zij een vast tuig worden en derhalve het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek verlaten. Hierboven werd verduidelijkt dat er alleen van een vast tuig sprake is wanneer er een vaste materiële verbondenheid tot stand wordt gebracht, en niet wanneer er slechts sprake is van een min of meer permanent aanmeren. Ingevolge de ontworpen regels blijven bijv. met trossen aangemeerde droogdokken of woonboten in de zin van dit wetboek schepen, en meteen roerende goederen. Een door kabels bestuurd veer is ook een schip.

Het is nuttig gebleken in het Belgisch Scheepvaartwetboek een nieuwe, bijkomende bepaling op te nemen die vermijdt dat schepen

forage et aux engins similaires (les FSPO, FSO et FSU). Il a déjà été précisé ci-dessus à quelles conditions ces engins sont considérés comme des navires. Conformément aux projets de conventions préparés par le CMI, s'ils se trouvent attachés aux fonds marins en permanence, ils ne sont plus des navires (ou, selon la terminologie employée, des engins). Aussi, la règle établie dans ce code, en vertu de laquelle les navires sont meubles, cesse-t-elle de leur être applicable.

Il est donc en grande partie répondu à la question de savoir si les navires peuvent devenir immeubles par incorporation, par la définition du terme « navire » de l'article 1.1.3. Toutefois, il s'est avéré souhaitable d'apporter une précision législative complémentaire à ce sujet. En effet, le droit commun admet sur la base de la jurisprudence que les biens susceptibles de déplacement, mais destinés à rester sur place de manière plus ou moins permanente, sont considérés comme des immeubles ; dans ce contexte, l'attention a notamment été portée sur le statut des caravanes résidentielles et grues mobiles à quai dans les zones portuaires. L'analogie avec les cales sèches flottantes, bateaux de logement, hôtels flottants, restaurants flottants, salles de théâtre flottantes, terrasses flottantes et d'autres engins flottants destinés à un usage plus ou moins permanent ou à une location bien déterminée est claire. Afin de régler cette problématique, l'alinéa 2 de l'article en projet stipule que les navires ne peuvent devenir immeubles par incorporation qu'à la condition que cette incorporation ait pour effet qu'ils deviennent des engins fixes et sortent ainsi du champ d'application du Code belge de la Navigation. Il a été précisé ci-dessus qu'il n'est question d'engin fixe que s'il existe un attachement matériel permanent, et non un amarrage plus ou moins permanent. En application des règles en projet, des cales sèches ou bateaux de logement amarrés à l'aide de câbles restent des navires au sens de ce code, et par conséquent des biens meubles. Un bac conduit à l'aide de câbles est également un navire.

Il s'est avéré utile d'insérer dans le Code belge de la Navigation une nouvelle disposition complémentaire, qui empêche les navires de devenir

onroerend worden door bestemming. Ofschoon in de rechtspraak werd geoordeeld dat baggervaartuigen, ponten en boten die daadwerkelijk bestemd zijn voor de dienst van een steengroeve, onroerend door bestemming kunnen worden, en ook wegvoertuigen regelmatig dit statuut wordt aangemeten, verdient het de voorkeur deze hypothese voor de schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek bij wet uit te sluiten. De mogelijkheid van een onroerendmaking door bestemming creëert immers alleen maar verwarring en rechtsonzekerheid en dreigt de consistentie van het statuut van het schip te schaden. Het is precies een hoofdbedoeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek om zoveel mogelijk vaartuigen een uniform statuut te verlenen. Een onroerendmaking door bestemming zou allerhande onvermoede discussies doen oplaaien, bijv. over het statuut van havensleepboten en andere varende of drijvende havenwerktuigen, die bestemd zijn om de exploitatie van de (uit haar aard onroerende) haveninfrastructuur te ondersteunen. Een gelijkaardige problematiek zou zich bijv. kunnen voordoen m.b.t. bij een scheepswerf horende vlotkranen en drijvende droogdokken of bij een bunkerstation horende, al dan niet stationaire tanklichters. Zolang deze vaartuigen voldoen aan de in artikel 1.1.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek vastgestelde definitie van het schip, moeten ze als roerende goederen worden beschouwd.

Overigens valt eraan te herinneren dat reeds de Scheepsregistratiewet, die titel I van de Zeewet van toepassing verklaarde op andere vaartuigen dan zee- en binnenschepen in de zin van die wet, beoogde om o.m. drijvend aannemersmaterieel hypothekeerbaar te maken. Indien schepen onroerend zouden kunnen worden door bestemming, zouden zij het voorwerp kunnen uitmaken van een gemeenrechtelijke hypotheek, en derhalve niet meer vatbaar zijn voor scheepshypotheek. Ook dit zou indruisen tegen de optie om alle schepen die aan de wettelijke begripsomschrijving beantwoorden, hetzelfde juridisch, i.h.b. zakenrechtelijk statuut te verlenen.

Wat betreft drijvend aannemersmaterieel dat niet wordt gebruikt op openbare wateren, valt nogmaals te verwijzen naar de definitie van het

immeubles par destination. Bien qu'il ait été jugé que les dragueurs, les pontons et les bateaux affectés réellement au service d'une carrière de pierres, peuvent devenir immeubles par destination, et que ce statut soit régulièrement attribué à des véhicules routiers, il est préférable d'exclure par loi cette hypothèse pour les navires au sens du Code belge de la Navigation. La possibilité de rendre immeuble par destination ne prête en effet qu'à confusion et insécurité juridique, et risque de porter atteinte à la cohérence du statut du navire. Un des objectifs principaux du Code belge de la Navigation consiste précisément à octroyer un statut uniforme à autant de bâtiments que possible. La faculté de rendre immeuble par destination donnerait lieu à de nombreuses discussions insoupçonnées, par exemple au sujet du statut des remorqueurs portuaires et d'autres engins portuaires flottant ou naviguant destinés à soutenir l'exploitation de l'infrastructure portuaire (immeuble par nature). Une problématique similaire pourrait se présenter par exemple en ce qui concerne les grues flottantes et cales sèches flottantes appartenant à un chantier naval ou les allèges-citernes, stationnaires ou non, appartenant à une station de soutage. Aussi longtemps que ces bâtiments répondent à la définition de l'article 1.1.3 du Code belge de la Navigation, ils doivent être considérés comme des meubles.

Par ailleurs, il est bon de rappeler que la Loi relative à l'enregistrement des navires, qui rendait le titre Ier de la Loi Maritime applicable à d'autres bâtiments que les navires de mer et bateaux de navigation intérieure visés au sens de cette loi visait déjà à rendre susceptible d'hypothèque notamment le matériel flottant d'entreprises de construction. Si des navires pouvaient devenir immeubles par destination, ils pourraient faire l'objet d'une hypothèque de droit commun, et ne seraient dès lors plus susceptibles d'hypothèque sur navires. Cela irait également à l'encontre de l'option de doter tous les navires répondant à la définition légale du même statut juridique, en particulier de droits réels.

En ce qui concerne le matériel flottant d'entreprises de construction non utilisé dans les eaux publiques, il y a lieu de renvoyer une fois de plus à la définition

schip in artikel 1.1.3: dergelijk materieel valt niet onder de schepen bedoeld in dit wetboek, en dus ook niet onder de ontworpen regel over het roerend karakter.

De in artikel 2 van de Zeewet opgenomen uitzondering i.v.m. de rechtsgevolgen van het bezit van schepen is in het ontwerp overgenomen in het afzonderlijke, hieronder toegelichte artikel 2.4.5, § 3. De in artikel 25, eerste lid van de Zeewet opgenomen uitzonderingsbepaling waardoor schepen hypothekeerbaar worden verklaard, is geplaatst in het ontworpen artikel 2.5.25.

Artikel 2.4.5. Verkrijging van eigendom

De eerste twee paragrafen van deze bepaling bevestigen en verhelderen huidige zienswijzen. Vooreerst gelden m.b.t. schepen in principe de gemeenrechtelijke wijzen van eigendomsverkrijging (het 'landrecht'). Daarnaast kent het zeerecht, zoals bevestigd in klassieke rechtsleer, enkele specifieke wijzen van eigendomsverkrijging, waaronder het abandonnement, de prijsmaking en de verbeurdverklaring. Het abandonnement blijft voorlopig beheerst door de bepalingen van de Zeewet betreffende de zeeverzekering. De verbeurdverklaring is o.m. geregeld in de Scheepsregistratiewet en de betrokken bepaling is eveneens geïntegreerd in boek 8 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. De brede formulering van paragraaf 1, 2° beoogt de aandacht te vestigen op eventueel nog in nog andere specifieke wetgevingen voorkomende mechanismen van eigendomsverwerving.

Als uitzondering op de toepasselijkheid van het landrecht bepaalt paragraaf 2 dat de overdracht van de eigendom van een schip onmogelijk is via handgift. Dit is ook de visie van de huidige rechtsleer, maar zij vindt tot op heden geen steun in een wetsbepaling. In lijn met de algemene doelstelling om de rechtszekerheid omtrent de eigendom van schepen te vergroten, is het aangewezen de handgift, althans voor registreerde en teboekstaande schepen, bij wet uit te sluiten.

Luidens artikel 2, tweede zin van de Zeewet zijn zeeschepen niet onderworpen aan de regel dat met

du terme « navire » de l'article 1.1.3 : le matériel de ce type ne relève pas des navires visés dans ce code et n'est par conséquent pas visé par la règle en projet concernant le caractère meuble.

L'exception relative aux effets juridiques de la possession de navires telle que reprise à l'article 2 de la Loi Maritime fait l'objet de l'article 2.4.5, § 3, commenté ci-dessous à part. La disposition d'exception reprise à l'article 25, alinéa 1er, de la Loi Maritime par laquelle les navires sont déclarés susceptibles d'être hypothéqués figure à l'article 2.5.25 en projet.

Article 2.4.5. Manières dont on acquiert la propriété

Les deux premiers paragraphes de cette disposition confirment et précisent les positions actuelles. Aux navires s'appliquent tout d'abord, en principe, les manières du droit commun pour en acquérir la propriété (le « droit terrestre »). En outre, le droit maritime connaît quelques manières spécifiques d'acquisition de propriété, telles que confirmées dans la doctrine classique, dont le délaissement, la prise et la confiscation. Le délaissement reste actuellement régi par les dispositions de la Loi Maritime concernant l'assurance maritime. La confiscation est notamment réglée dans la Loi relative à l'enregistrement des navires et la disposition concernée a également été intégrée au livre 8 du Code belge de la Navigation. La formulation large du paragraphe 1er, 2°, vise à attirer l'attention sur d'autres mécanismes d'acquisition de propriété encore éventuellement repris dans d'autres législations spécifiques.

À titre d'exception à l'applicabilité du droit foncier, le paragraphe 2 stipule que la propriété d'un navire ne peut se transmettre par don manuel. Cela correspond également à la vision adoptée par la doctrine actuelle, mais cette position ne s'appuie jusqu'à présent pas sur une disposition légale. Conformément à l'objectif général d'élargir la sécurité juridique concernant la propriété des navires, il est indiqué d'exclure le don manuel par la loi, à tout le moins en ce qui concerne les navires enregistrés et immatriculés.
Aux termes de l'article 2, phrase 2, de la Loi Maritime, les navires ne sont pas soumis à la règle

betrekking tot roerende goederen het bezit als titel geldt. Deze regel werd in de Zeewet ingeschreven bij de herziening in 1908. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd de regel voorgesteld als vanzelfsprekend. Hij geldt sedert lang ook in het Franse recht. Hij vindt zijn verklaring in de grote waarde van schepen, die ertoe leidt dat bij eigendomsoverdracht in de regel een geschrift wordt opgesteld, en in de openbaarmaking van rechten op schepen, die een bescherming van de verkrijger *a non domino* overbodig maakt. Ook het bestaan van een volgrecht op schepen zou niet met de gelding van het bezit als titel zijn te verenigen. In de Duitse, de Italiaanse, de Nederlandse en de Spaanse wetgeving wordt verkrijgende verjaring van schepen onderworpen aan kortere termijnen. Uit rechtsvergelijkend onderzoek kan worden besloten dat er alleszins geen aanleiding is om in België af te stappen van de regel dat het bezit van geregistreerde en teboekstaande schepen niet als titel geldt. De verkrijger en inz. de derde-verkrijger worden voldoende beschermd door de publiciteit rond de zakelijke rechten op schepen en moeten maar van de beschikbare informatie gebruik maken. Daarom wordt de niet-gelding van de gemeenrechtelijke regel dat het bezit van roerende goederen geldt als titel bevestigd in het eerste lid van paragraaf 3 van de ontworpen bepaling. Voor andere schepen geldt de gemeenrechtelijke dertigjarige verjaring geregeld in artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek. Deze residuaire regel, welke eventueel van nut kan zijn om het eigendomsstatuut vast te leggen van oude, inz. historische vaartuigen, beslecht een controverse onder het huidige recht en moedigt een ordentelijke openbaarmaking van – bij voorkeur authentieke of anderszins behoorlijk opgestelde – akten aan.

Artikel 2.4.6. Bewijs van eigendom

De Zeewet bepaalt niet met welke middelen het eigendomsrecht op een schip kan worden bewezen, en wat de bewijswaarde van ter zake relevante akten is. De Zeewet treft in artikel 8 alleen een regeling voor het aan derden tegenstelbaar maken van rechten op schepen door hun inschrijving in een scheepsregister. I.v.m. de bewijswaarde van de akten betreffende het eigendomsrecht geldt derhalve het landrecht. Uit

suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre. Cette règle a été insérée dans la Loi Maritime lors de la révision de 1908. Au cours des travaux parlementaires, la règle était présentée comme évidente. Elle est depuis longtemps en vigueur dans le droit français. Elle s'explique par la valeur considérable des navires, qui entraîne que la transmission de la propriété est généralement établie par écrit, ainsi que par la publication des droits sur navires, laquelle rend superflue une protection de l'acquéreur *a non domino*. L'existence d'un droit de suite sur les navires serait également incompatible avec la règle suivant laquelle la possession vaut titre. Les législations allemande, italienne, néerlandaise et espagnole prévoient des délais plus courts pour la prescription acquisitive de navires. Il peut être conclu d'une étude de droit comparatif qu'il n'y a pas lieu en Belgique d'abandonner la règle suivant laquelle la possession des navires enregistrés et immatriculés ne vaut titre. L'acquéreur, et en particulier le tiers-acquéreur, est suffisamment protégé par la publicité relative aux droits réels sur les navires ; il n'a qu'à utiliser les informations disponibles. C'est pourquoi la non-applicabilité de la règle de droit commun suivant laquelle la possession de meubles vaut titre est confirmée à l'alinéa 1er du paragraphe 3 de la disposition en projet. Pour les autres navires, la prescription trentenaire de droit commun, telle que réglée à l'article 2262 du Code civil, s'applique. Cette règle résiduaire, qui peut s'avérer utile pour établir le statut de propriété de bâtiments anciens – en particulier, de bâtiments historiques –, tranche une controverse qui existe dans le droit actuel et encourage une publication correcte des actes, qui seront de préférence authentiques ou rédigés autrement en bonne et due forme.

Article 2.4.6. Preuve de la propriété

La Loi Maritime ne stipule pas par quels moyens le droit de propriété sur un navire peut être prouvé, et quelle est la valeur probante des actes pertinents en la matière. La Loi Maritime ne fixe à l'article 8 qu'une règle visant à rendre opposables aux tiers des droits sur des navires par leur inscription dans un registre naval. Par conséquent, le droit terrestre s'applique pour ce qui est de la valeur probante des actes relatifs au droit de propriété. Il résulte de la

de gepubliceerde rechtspraak blijkt dat het eigendomsrecht op zee- zowel als binnenschepen wel eens het voorwerp van betwisting is, en dat een wettelijke verduidelijking derhalve wenselijk is. Van een radicale hervorming van het stelsel van de openbaarmaking van rechten op schepen in de richting van het semi-positieve Nederlandse, of het positieve Duitse systeem, wordt echter afgezien. Anders dan het Belgische stelsel, waarin de bevoegde overheid (het Belgisch Scheepsregister, voorheen de Scheepshypotheekbewaarder) "passief" zorgt voor de openbaarmaking van hem door partijen aangeboden gegevens, en er geen enkele garantie van juistheid bestaat, zijn het Nederlandse en vooral het Duitse systeem er nadrukkelijk op gericht juiste en volledige juridische informatie over de rechten op schepen te genereren. Een verandering in die richting zou ingrijpende gevolgen hebben, werd tijdens de publieke consultaties door niemand gevraagd, en zou afwijken van het gemeenrechtelijke Belgische regime van onroerende goederen, een eerder rigide, bureaucratisch stelsel vestigen, en alleszins een uitgewerkte overgangsregeling veronderstellen. Van bedoelde revolutionaire wijziging is afgezien; een hervorming naar een actief register wordt momenteel echter onderzocht door de bevoegde administraties.

Na uitvoerig overleg met de Scheepshypotheekbewaarder wordt voorgesteld dat de rechter uit "publiekrechtelijke" vermeldingen in de scheepsregisters en uit officiële scheepsdocumenten desgevallend feitelijke vermoedens kan afleiden. Hierdoor wordt geen afbreuk gedaan aan de gangbare regeling m.b.t. de tegenstelbaarheid van ingeschreven akten en vonnissen (zie art. 2.1.24). De "zakenrechtelijke" inschrijvingen (inclusief de desbetreffende "hypothecaire" getuigschriften) zorgen alleen voor publiciteit van akten en vonnissen maar leggen als dusdanig niet het juridisch statuut van het schip vast. Dit klassieke principe blijft behouden. Het ontworpen artikel 2.4.6 impliceert slechts dat de rechter ter bepaling van het eigendomsstatuut van het schip rekening kan houden met allerhande door de overheid, ter uitvoering van de wet, verzamelde of geattesteerde gegevens betreffende dat statuut,

jurisprudence publiée que le droit de propriété tant sur des navires de mer que sur des bateaux de navigation intérieure fait régulièrement l'objet de litiges et que des précisions légales sont dès lors souhaitables. On renonce toutefois à une réforme fondamentale du système de publication des droits sur les navires dans le sens du système semi-positif néerlandais ou du système positif allemand. À la différence du système belge, où l'autorité compétente (le Registre naval belge, auparavant le Conservateur des hypothèques maritimes) assure « de manière passive » la publication des données que les parties lui présentent et où l'exactitude des données n'est pas garantie, le système néerlandais et surtout le système allemand sont expressément conçus pour générer des informations juridiques exactes et complètes sur les droits sur les navires. Un changement en ce sens aurait des conséquences radicales, mais n'a été demandé par personne lors des consultations publiques, et dérogerait au régime belge de biens immeubles du droit commun, mettrait en place un système bureaucratique plutôt rigide, et supposerait l'élaboration d'un régime transitoire. On a renoncé au changement révolutionnaire visé ; une réforme vers une registre « de manière active » est examinée par l'administration compétente.

Après concertation exhaustive avec le Conservateur des hypothèques maritimes, on propose que le juge puisse déduire le cas échéant des présomptions de fait des mentions « relevant du droit public » contenues dans les registres navals et des documents officiels relatifs aux navires. Cela ne porte pas atteinte aux règles applicables en matière d'opposabilité des actes et jugements inscrits (voir art. 2.1.24). Les inscriptions « relatives aux droits réels » (de même que les certificats « hypothécaires » y afférents) n'entraînent que la publicité des actes et jugements, sans créer le statut juridique du navire en tant que tel. Ce principe classique reste maintenu. L'article 2.4.6 en projet implique seulement que, pour déterminer le statut de propriété du navire, le juge peut tenir compte de toutes sortes de données collectées ou attestées par les autorités en exécution de la loi concernant ce statut, mais qu'aucune présomption légale (réfragable ou irréfragable) ne peut en être déduite.

maar dat hij daaruit geen wettelijke (weerlegbare laat staan onweerlegbare) vermoedens kan afleiden.

De ontworpen regeling kan nader worden verantwoord doordat het eigenaarschap zowel tijdens de publiekrechtelijke registratie van het schip als n.a.v. de privaatrechtelijke openbaarmaking van zakelijke rechten bijzondere aandacht krijgt. Ter gelegenheid van de publiekrechtelijke registratieformaliteiten en de aflevering van certificaten van registratie en meetbrieven wordt een zeer volledige en van overheidswege toch redelijk grondig, weze het dan eerder formeel, gecontroleerde documentatie betreffende het eigendomsstatuut aangelegd, welke bovendien publiek toegankelijk is. Hoewel de scheepsregisters en de scheepsdocumenten geen absolute zekerheid bieden, wettigen de erin opgenomen vermeldingen omtrent het eigendomsstatuut minstens een feitelijk vermoeden dat het werkelijke statuut ermee in overeenstemming is. De bij het Belgisch Scheepsregister geconcentreerde informatie over de eigendom is nu eenmaal de meest objectieve, gecontroleerde en actuele informatie die beschikbaar is, en dit alleen rechtvaardigt dat de ter uitvoering van de wet verzamelde informatie bron van een feitelijk vermoeden wordt.

Een tweede reden waarom de erkenning van een dergelijk beperkt vermoeden verantwoord is, ligt in het feit dat de bedoelde officiële eigendomsvermeldingen in de praktijk nooit of vrijwel nooit aanleiding tot betwisting geven. De praktijk wijst m.a.w. uit dat deze vermeldingen in de regel correct zijn, en zelden worden aangevochten. De beschreven situatie is m.a.w. meestal juist. Waarschijnlijk is dit mede te verklaren doordat de zakenrechtelijke transacties m.b.t. schepen, vergeleken met deze betreffende vastgoed, eerder beperkt in aantal en relatief eenvoudig qua inhoud zijn.

Een derde verantwoording ligt in de feitenrechtspraak waarin gelijkaardige vermoedens werden aangenomen: de regel codificeert m.a.w. een bestaande jurisprudentiële zienswijze. Hierbij kan worden vermeld dat rechtspraak en rechtsleer m.b.t. de eigendom van onroerende goederen ook een feitelijke indicatie

La réglementation en projet peut être justifiée davantage du fait qu'il est réservé une attention particulière au statut de propriétaire, tant au moment de l'enregistrement du navire relevant du droit public que lors de la publication des droits réels relevant du droit privé. Lors des formalités de l'enregistrement de droit public et lors de la délivrance des certificats d'enregistrement et certificats de jaugeage, une documentation très complète faisant l'objet d'un contrôle officiel assez fouillé, quoique plutôt formel, est constituée sur le statut de propriété, laquelle documentation est accessible au public. Bien que les registres navals et les documents relatifs aux navires n'offrent pas de certitude absolue, les mentions que ces registres et documents contiennent concernant le statut de propriété justifient à tout le moins une présomption de fait que le statut réel y correspond. L'information concentrée auprès du Registre naval belge quant à la propriété, constitue l'information la plus objective, la plus contrôlée et la plus actuelle qui soit disponible, ce qui est déjà une justification suffisante en soi pour faire de l'information collectée en exécution de la loi la source d'une présomption de fait.

Une deuxième raison justifiant la reconnaissance d'une telle présomption tient au fait que dans la pratique les mentions officielles visées relatives à la propriété ne donnent (presque) jamais lieu à contestation. Autrement dit, la pratique démontre que ces mentions sont en règle générale correctes, et qu'elles sont rarement contestées. En d'autres termes, la situation décrite est dans la majorité des cas exacte. Ceci s'explique probablement du fait que les transactions portant sur des droits réels sur navires sont plutôt limitées et ont un contenu relativement simple, comparativement aux transactions relatives aux immeubles.

Une troisième justification réside dans la jurisprudence de fait, qui a admis des présomptions similaires : autrement dit, la règle codifie une position jurisprudentielle existante. Dans ce contexte, il peut être mentionné que la jurisprudence et la doctrine relatives à la propriété des immeubles puisent également une indication de fait, si ce n'est

zo niet een vermoeden putten uit de gegevens van het kadaster. Aangezien de gegevens in de scheepsregisters waarschijnlijk betrouwbaarder zijn, is een speciale wettelijke regeling in dat verband des te meer verantwoord.

Ten vierde worden in diverse andere rechtsstelsels als het Duitse, het Engelse, het Franse, het Nederlandse, het Canadese en het Chileense analoge vermoedens erkend. Uit rechtsvergelijkend overzicht kan worden besloten dat, ongeacht het actief dan wel passief optreden van het scheepsregister of de hypotheekbewaarder, en ongeacht het negatief dan wel positief karakter van het openbaarheidsregime, vermeldingen omtrent scheepseigendom in de buurlanden in wezen een weerlegbaar vermoeden in het leven roepen.

Door de invoering van een beperkt feitelijk vermoeden in België wordt de bewijslast evenwel niet verschoven: wie wil opkomen tegen het eigenaarschap dat blijkt uit een "publiekrechtelijke" scheepsregister, moet zelf niet het bewijs aanbrengen dat hij de werkelijke eigenaar is. Er lijkt alleszins geen aanleiding om de bewijswaarde in het Belgisch Scheepvaartwetboek te reglementeren met dezelfde mate van detail als in het Nederlandse wetboek. Een eenvoudiger regel is wenselijk ten einde de rechter flexibiliteit te verschaffen.

Ten vijfde is de invoering van een feitelijk vermoeden is en ten slotte ook een aanmoediging voor de betrokken partijen om aan de regeling van het eigendomsstatuut van schepen maximale zorg te besteden, en meteen om akten zo vlug mogelijk te laten inschrijven en om ervoor te zorgen dat wijzigingen steeds en zo spoedig mogelijk openbaar worden gemaakt.

Zoals aangegeven betreft het ontworpen feitelijke vermoeden de "publiekrechtelijke" gegevens in de scheepsregisters, daarin opgenomen ter uitvoering van de bepalingen betreffende de registratie of de teboekstelling van schepen (met uitsluiting van de zakenrechtelijke inschrijvingen) en deze in door de overheid af te geven documenten, inz. scheepsdocumenten, waaronder i.h.b. het certificaat van registratie en de meetbrief zijn te vermelden. Door het Belgisch Scheepsregister

une présomption, dans les données cadastrales. Les données dans les registres navals étant probablement plus fiables, une règle légale spéciale à cet égard est d'autant plus justifiée.

Quatrièmement, des présomptions analogues sont reconnues dans plusieurs autres systèmes de droit comme l'allemand, l'anglais, le français, le néerlandais, le canadien et le chilien. Il peut être conclu de cet aperçu de droit comparatif que, quel que soit le rôle actif ou passif du registre naval ou du conservateur des hypothèques, et abstraction faite du caractère négatif ou positif du régime de publicité, les mentions relatives à la propriété du navire dans les pays voisins créent essentiellement une présomption réfragable.

Toutefois, l'introduction d'une présomption de fait limitée ne déplace pas la charge de la preuve : celui qui veut contester la propriété résultant d'un registre naval « de droit public » ne doit pas rapporter lui-même la preuve qu'il est le véritable propriétaire. De toute façon, il ne semble pas y avoir lieu de réglementer la valeur probante dans le Code belge de la Navigation de façon aussi détaillée que dans le code néerlandais. Une règle plus simple est souhaitable pour donner de la flexibilité au juge.

Enfin et cinquièmement, l'introduction d'une présomption de fait constitue un encouragement pour les parties intéressées afin de régler le statut de propriété des navires avec autant de soin que possible, de faire inscrire les actes dans les délais les plus brefs et de publier toujours et au plus tôt toute modification.

Comme indiqué, la présomption de fait en projet concerne les données relevant de « droit public » contenues dans les registres navals, y reprises en vue de l'exécution des dispositions relatives à l'enregistrement ou à l'immatriculation des navires (à l'exclusion des inscriptions relatives aux droits réels) et celles contenues dans les documents à délivrer par les autorités, en particulier des documents relatifs aux navires, dont surtout le certificat d'enregistrement et le certificat de

afgegeven hypothecaire of "zakenrechtelijke" getuigschriften worden niet bedoeld. Dat belet niet dat zij in aanmerking kunnen worden genomen; zij leveren echter niet het hier ingevoerde feitelijk vermoeden op. Het ontworpen artikel interfereert dus niet met het regime van de openbaarheid van zakelijke rechten op schepen. Het betreft alleen de bewijswaarde van "publiekrechtelijke" gegevens en documenten betreffende schepen.

Door de invoering van het feitelijk vermoeden wordt niets gewijzigd in het statuut, de taak of de aansprakelijkheid van het Belgisch Scheepsregister. Dit blijft een passieve rol vervullen en garandeert niet de juistheid van de openbaar gemaakte akten en andere gegevens. De aansprakelijkheid van de Belgische Staat i.v.m. de "zakenrechtelijke" inschrijvingen is geregeld door artikel 2.1.38.

Evenmin wordt iets gewijzigd aan de aansprakelijkheid van de overheid die scheepsdocumenten aflevert. Mocht dergelijk document een fout bevatten, zal die in de regel overigens terug te brengen zijn tot een foutieve aangifte door de aanvrager van het document. De overheid staat zelf dus geenszins garant voor de juistheid van de gegevens die haar door de belanghebbenden met het oog op de opmaak van scheepsdocumenten zijn meegedeeld.

Om te vermijden dat de nieuwe regeling wordt misbruikt met frauduleuze doeleinden is voorts een specifieke strafbaarstelling ingevoerd voor het wetens en willens voorleggen van foutieve informatie.

Overigens doet de ontworpen bijzondere bewijsregel geen afbreuk aan de gemeenrechtelijke bewijsregels, die de bewijswaarde determineren van authentieke en onderhandse akten betreffende schepen. De ontworpen regel versterkt wel de positie van degene die zich kan beroepen op de in de scheepsregisters of de scheepsdocumenten opgenomen "publiekrechtelijke" vermeldingen.

Artikel 2.4.7. Andere rechten op schepen

jaugeage. Ne sont pas visés les certificats hypothécaires ou relatifs aux « droits réels » délivrés par le Registre naval belge.Cela n'empêche pas qu'ils puissent être pris en compte ; cependant, ils n'emportent pas la présomption de fait intégrée ici. L'article en projet ne porte donc aucunement atteinte au régime de publicité des droits réels sur les navires. Il ne concerne que la valeur probante des données et documents relatifs aux navires « relevant du droit public ».

L'introduction de la présomption de fait ne change rien au statut, à la tâche ou à la responsabilité du Registre naval belge.Ce dernier continue à jouer un rôle passif et ne garantit pas l'exactitude des actes publiés et des autres données. La responsabilité de l'État belge concernant les inscriptions « relatives aux droits réels » est régie par l'article 2.1.38.

Aucun changement n'est apporté à la responsabilité des autorités qui délivrent les documents relatifs aux navires. Si un tel document devait contenir une erreur, elle sera en principe imputable à une déclaration fautive effectuée par le demandeur du document. Les autorités ne garantissent donc aucunement l'exactitude des données qui leur sont communiquées par les intéressés en vue de l'établissement des documents relatifs aux navires.

Afin d'éviter des abus des nouvelles règles à des fins frauduleuses, on a en outre introduit une peine spécifique pour le cas où une information fautive est produite sciemment et délibérément.

Par ailleurs, la règle de preuve spéciale en projet ne porte pas atteinte aux règles de preuve du droit commun, qui déterminent la valeur probante des actes authentiques et sous seing privé en matière de navires. La règle en projet renforce, toutefois, la position de celui qui peut se prévaloir des mentions « de droit public » contenues dans les registres navals ou dans les documents relatifs aux navires.

Article 2.4.7. Autres droits sur les navires

De Zeewet regelt niets i.v.m. de zakelijke rechten die op zee- en binnenschepen kunnen worden gevestigd. Ter zake geldt m.a.w. het gemeen recht m.b.t. roerende goederen. Onrechtstreeks bevestigt de Zeewet in artikel 272*bis*, § 3 en § 4, 2° wel dat minstens op binnenschepen een vruchtgebruik kan worden gevestigd.

Er is geen aanleiding om in het Belgisch Scheepvaartwetboek t.a.v. de mogelijk op schepen te vestigen rechten beperkingen in te voeren. Buitenlandse voorbeelden in die zin (zoals het Nederlandse) verdienen geen navolging.

Ook onder het Belgisch Scheepvaartwetboek moeten alle mogelijkheden die het gemeen recht biedt openstaan, waaronder, zoals in Duitsland, Frankrijk en Nederland, het vruchtgebruik en, daar het naar gemeen recht ook op roerende goederen kan worden gevestigd, het recht van gebruik (art. 625 e.v. B.W.). Ten einde het statuut van woonschepen te verbeteren wordt door een in paragraaf 1, tweede lid opgenomen uitdrukkelijke wetsbepaling de vestiging van een recht van bewoning (zie andermaal art. 625 e.v. B.W.) mogelijk gemaakt. Naar gemeen recht kan het recht van bewoning alleen worden gevestigd op onroerende goederen. In Frankrijk werd de mogelijkheid van een recht van bewoning bepleit door Rodière. De ontworpen maatregel breidt de thans reeds bestaande flexibiliteit nog verder uit.

In paragraaf 2 wordt terugverwezen naar het hierboven uitvoerig toegelichte feitelijke vermoeden van eigendom geregeld in artikel 2.4.6. Er is geen reden waarom dergelijk vermoeden niet evenzo zou kunnen spelen ten gunste van de houder van een beperkt zakelijk recht op een schip. De administratieve realiteit kan overigens ook nuttige aanduidingen opleveren i.v.m. het bestaan van persoonlijke rechten op schepen en het rederschap.

I.v.m. bevrachtingsovereenkomsten wordt verwezen naar boek 6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. M.b.t. leasing van schepen zijn vooralsnog geen bijzondere wetsbepalingen noodzakelijk gebleken; tijdens de publieke consultaties werden hieromtrent geen desiderata opgetekend, de bekende rechtspraak reveleerde

La Loi Maritime ne règle rien en ce qui concerne les droits réels susceptibles d'être constitués sur des navires de mer et sur des bateaux de navigation intérieure. Autrement dit, le droit commun relatif aux meubles s'applique en la matière. La Loi Maritime confirme indirectement à l'article 272 *bis*, §§ 3 et 4, 2°, qu'il peut être constitué un usufruit, tout au moins sur des bateaux de navigation intérieure.
Il n'y pas lieu de limiter dans le Code belge de la Navigation les droits qui peuvent être constitués sur des navires. Les exemples étrangers en ce sens (comme le néerlandais) ne méritent pas d'être suivis.

Toutes les possibilités offertes par le droit commun doivent être conservées dans le Code Belge de la Navigation, y compris – comme en Allemagne, en France et aux Pays-Bas – l'usufruit et – puisqu'il peut également être constitué sur des meubles conformément au droit commun – le droit d'usage (art. 625 et suivants du Code civil). Afin d'améliorer le statut des bateaux-logements, la constitution d'un droit d'habitation est rendue possible par une disposition légale expresse reprise au paragraphe 1er, alinéa 2 (voir à nouveau art. 625 et suivants du Code civil). Selon le droit commun, le droit d'habitation ne peut être constitué que sur les immeubles. En France, Rodière avait déjà plaidé en faveur de la possibilité de constituer un droit d'habitation. La mesure en projet étend davantage la flexibilité déjà existante actuellement.

Le paragraphe 2 renvoie à la présomption de propriété de fait commentée en détail ci-dessus à l'art. 2.4.6. Il n'y a aucune raison pour que cette présomption ne puisse pas non plus jouer en faveur du titulaire d'un droit réel limité sur un navire. La réalité administrative peut d'ailleurs également fournir des indications utiles concernant l'existence de droits personnels sur des navires et la gestion nautique.

Concernant les contrats d'affrètement, il est renvoyé au livre 6 du Code belge de la Navigation. Concernant le « leasing » des navires, aucune disposition légale particulière ne s'est avérée nécessaire jusqu'à présent ; lors des consultations publiques, on n'a pas enregistré de desiderata à ce sujet, la jurisprudence connue n'a révélé aucun

geen bijzondere knelpunten en ook in het buitenland bestaat weinig of geen specifieke wetgeving.

Artikel 2.4.8. Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren

De ontworpen bepaling definieert het zakenrechtelijk statuut van de in artikel 1.1.3 omschreven scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren. In de Zeewet wordt dit statuut nauwelijks behandeld. De nieuwe bepaling maakt een teruggrijpen naar de niet op het scheepvaartbedrijf toegesneden gemeenrechtelijke regelen m.b.t. de natrekking betreffende roerende zaken, welke vervat liggen in het Burgerlijk Wetboek (art. 551 en 565-577) in principe overbodig. Inhoudelijk is de regeling ten dele geïnspireerd door het Nederlandse recht.

De eigenaar van scheepstoebehoren is niet noodzakelijk de eigenaar van het schip. Een afwijkend beding over de eigendom van scheepstoebehoren – dat vaak een hoge waarde heeft – kan bijv. bestaan in of voortvloeien uit eigendomsvoorbehoud, een huurovereenkomst, een vruchtgebruik of een bezitloos pandrecht, of nog, uit een verkoop van het schip zonder de aan boord zijnde scheepsbrandstoffen. Op grond van het hierboven toegelichte artikel 2.1.24 kan een afwijkend beding aan derden tegenstelbaar worden gemaakt door inschrijving in het register van zeeschepen of in het register van binnenschepen. Het beslag op bunkers wordt nieuw geregeld in titel 6 van dit boek.

Titel 5 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Artikel 2.5.1. Internationale toepassing

Een passende IPR-regel is een essentieel onderdeel van een adequate wettelijke regeling van de scheepszekerheidsrechten. De huidige Belgische regeling, die i.v.m. de voorrechten verwijst naar de *lex registrationis*, wordt hier herbevestigd op vrijwel unaniem vraag van de

problème particulier et il n'existe (presque) pas non plus de législation spécifique à l'étranger.

Article 2.4.8. Droits sur éléments et accessoires des navires

La disposition en projet définit le statut de droit réel des éléments et accessoires du navire décrits à l'article 1.1.3. Ce statut est à peine traité dans la Loi Maritime. La nouvelle disposition rend en principe superflu tout renvoi aux règles du droit commun concernant l'accession relatives aux meubles, ne convenant pas à les activités relatives à la navigation et contenues dans le code civil (art. 551 et 565-577). Sur le fond, la règle s'inspire en partie du droit néerlandais.

Le propriétaire des accessoires du navire n'est pas nécessairement le propriétaire du navire. Une clause dérogatoire sur la propriété des accessoires du navire – dont la valeur est souvent élevée – peut par exemple consister en une réserve de propriété, un bail, un usufruit, un gage sans possession ou encore une vente du navire à l'exclusion des carburants du navire à bord, ou en découler. En vertu de l'article 2.1.24 commenté ci-dessus, une clause dérogatoire peut être opposée aux tiers par inscription au registre des navires de mer ou au registre des bateaux de navigation intérieure. La saisie sur soutes est à nouveau réglée au titre 6 du présent livre.

Titre 5 – Sûretés sur navires

Chapitre 1 – Dispositions générales

Article 2.5.1. Application internationale

Une règle de DIP appropriée fait partie intégrante d'un régime légal adéquat des sûretés sur navires. Le régime belge actuel, qui renvoie en matière de privilèges à la *lex registrationis*, est ici reconfirmé à la demande quasiment unanime des parties intéressées (les praticiens du droit, les armateurs maritimes et le secteur de la navigation intérieure).

belanghebbenden (rechtspraktizijnen, maritieme reders en binnenvaartsector).

Ook de zakenrechtelijke aspecten van scheepshypotheken en vergelijkbare rechten worden, krachtens een internationaal algemeen aanvaarde regel, door de wet van de Staat van registratie beheerst. De formulering "Voorrangsrechten, voorrechten, hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard" is geïnspireerd door de terminologie van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 en, wat de Nederlandse vertaling van "mortgages" door "scheepsverbanden" betreft, door het bestaande artikel 1468, q) Ger.W. In het algemeen betreft het ontworpen artikel alle soorten zakelijke zekerheidsrechten op schepen en schepen in aanbouw, ongeacht de specifieke Belgische begrippen en omschrijvingen.

Dat de bedoelde rechten in geval van rompbevrachtingsregistratie beheerst blijven door het recht van het register van oorsprong, is internationaal eveneens gemeengoed. De ontworpen regel geldt eveneens de mogelijkheid tot inbezitstelling van het schip (zie art. 2.5.43). De desbetreffende, thans in de Belgische wet van 4 september 1908 neergelegde regeling, geldt alleen voor aan het Belgisch recht onderworpen scheepshypotheken.

Ingeval van (loutere) uitoefening van een retentierecht, geldt, wat de tegenstelbaarheid ervan betreft, het recht van de staat waar het schip zich op de werf bevindt (§ 2). De contractuele aspecten van het retentierecht worden beheerst door het gemeen IPR, inz. de Rome I-Verordening. Het recht dat ingevolge de Rome I-Verordening op de overeenkomst van toepassing is beheerst o.m. "de gevolgen van gehele of gedeeltelijke tekortkoming, daaronder begrepen de vaststelling van de schade voor zover hiervoor rechtsregels gelden, een en ander binnen de grenzen welke het procesrecht van de rechter aan diens bevoegdheden stelt" (art. 12.1, c) van de Rome I-Verordening). Ten aanzien van de wijze van nakoming en de door de schuldeiser in geval van tekortkoming te nemen maatregelen, "wordt rekening gehouden met" het recht van het land waar de overeenkomst wordt nagekomen (art.

Les aspects liés aux droit réels des hypothèques sur navires et les droits similaires sont également régis, en vertu d'une règle très largement admise sur le plan international, par la loi de l'État d'enregistrement La formulation « droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou susceptibles d'être inscrits d'une autre manière » s'inspire de la terminologie utilisée dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993, et de l'article 1468, q) existant du C. jud. pour ce qui concerne la traduction en néerlandais de « mortgages » par « scheepsverbanden ». De manière générale, l'article en projet vise tous les types de sûretés réelles sur navires existants ou en construction, indépendamment des notions et des définitions spécifiques en Belgique.

Le fait que les droits en question demeurent régis, en cas d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit du registre d'origine est également largement consacré sur le plan international. La règle en projet s'applique également à la possibilité d'envoi en possession du navire (voir art. 2.5.43). La réglementation correspondante, actuellement consignée dans la loi belge du 4 septembre 1908, vaut seulement pour les hypothèques sur navires soumises au droit belge.

En cas de (simple) exercice d'un droit de rétention, le droit applicable en matière d'opposabilité est celui de l'État où le navire se situe sur le chantier (§ 2). Les aspects contractuels du droit de rétention sont régis par le DIP commun, en particulier le Règlement Rome I. Le droit applicable au contrat en vertu du Règlement Rome I régit notamment « dans les limites des pouvoirs attribués à la juridiction saisie par son droit procédural, les conséquences de l'inexécution totale ou partielle de ces obligations, y compris la constatation du dommage dans la mesure où des règles de droit la gouvernent » (art. 12.1.c) du Règlement Rome I). En ce qui concerne les modalités d'exécution et les mesures à prendre par le créancier en cas de défaut dans l'exécution, « on aura égard » au droit du pays où l'exécution a lieu (art. 12.2). Ces règles n'exercent toutefois aucune influence sur le statut de droit des biens des choses concernées.

12.2). Deze regels hebben echter geen invloed op het zakenrechtelijk statuut van de betrokken goederen.

Dat de *lex fori* het procesrecht beheerst, staat nergens ter discussie. Dit wordt overigens impliciet bevestigd door het Verdrag Scheepsbeslag 1952 (art. 2 en 4).

Bij de redactie van de ontworpen bepaling werd rekening gehouden met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 2) en met het Scheepsbouwverdrag 1967 (art. 6 en 7). Voorts werd de formulering afgestemd op deze van artikel 2.4.1.

Zoals reeds vermeld wordt de verwijzing naar schepen en boten via de wijzigingsbepalingen uit artikel 89 van het WIPR verwijderd.

Ook in verband met scheepszekerheidsrechten is het onnodig uitzonderingsbepalingen in te voeren voor overheidsschepen of bepaalde subcategorieën daarvan. Vooreerst weze nogmaals herinnerd aan artikel 1, § 3 van de Belgische Scheepsregistratiewet, dat titel I van de Zeewet – waarin de regeling van de scheepsvoorrechten en -hypotheken is opgenomen – ook van toepassing verklaart op zeeschepen die niet of niet gewoonlijk worden gebruikt voor winstgevende verrichtingen. Ten tweede ligt aan het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek de algemene doelstelling ten grondslag om overheidsschepen maximaal aan het scheepvaartrecht te onderwerpen. De gelding van de ontworpen wetsbepalingen t.a.v. overheidsschepen doet echter geen afbreuk aan de onbeslagbaarheid van bepaalde overheidsschepen, inz. Belgische en vreemde gezagsschepen. Deze onbeslagbaarheid impliceert bijv. dat scheepsvoorrechten niet in de context van beslagprocedures kunnen worden uitgevoerd. Eveneens dient bijv. herinnerd aan de regel dat publiekrechtelijke rechtspersonen in principe niet failliet kunnen gaan.

Artikel 2.5.2. Uitlegging

De huidige rechtspraak insisteert terecht op de noodzaak van een restrictieve interpretatie van de scheepsvoorrechten en voert daarvoor

Le fait que la *lex fori* régit le droit procédural n'est nullement remis en cause. Ceci est d'ailleurs confirmé implicitement par la Convention sur la saisie des navires de 1952 (art. 2 et 4).

Lors de la rédaction de la disposition en projet, il a été tenu compte de la Convention privilèges sur navires de 1993 (art. 2) et de la Convention navires en construction 1967 (art. 6 en 7). En outre, la formulation a été mise en adéquation avec celle de l'article 2.4.1.

Comme déjà mentionné, le renvoi aux navires et bateaux est supprimé de l'article 89 du CDIP via les dispositions modificatives.

Il est inutile d'introduire des dispositions dérogatoires pour les navires publics ou certaines sous-catégories de ces derniers en matière de sûretés sur navires. Premièrement, il convient de rappeler l'article 1er, § 3 de la Loi belge relative à l'enregistrement des navires, qui déclare le Titre Ier de la Loi Maritime – régissant les privilèges et les hypothèques sur navires – également applicable aux navires qui ne sont pas ou pas habituellement utilisés à des fins lucratives. Deuxièmement, le projet du Code belge de la Navigation a pour objectif général de soumettre au maximum les navires publics au droit de la navigation. L'application de la disposition légale en projet par rapport aux navires publics ne porte toutefois pas préjudice à l'insaisissabilité de certains navires publics, en particulier des navires de souveraineté belges et étrangers. Cette insaisissabilité implique par exemple que les privilèges sur navires ne puissent être exécutés dans le contexte des procédures de saisie. Il convient également de rappeler par exemple la règle selon laquelle les personnes morales de droit public ne peuvent en principe pas faire faillite.

Article 2.5.2. Interprétation

La jurisprudence actuelle insiste à juste titre sur la nécessité d'une interprétation restrictive des privilèges sur navires et avance différentes raisons à

verschillende redenen aan. Vooreerst creëren de voorrechten een uitzondering op de normale gelijkstelling van de schuldeisers. Ten tweede benadelen de voorrechten in het bijzonder de positie van de hypothecaire schuldeiser, wier positie waar mogelijk dient te worden versterkt. Ten derde zijn de voorrechten enkel in het leven geroepen om het normaal maritiem verkeer en het maritiem krediet mogelijk te maken. Een uitlegging bij analogie is dan ook uit den boze. De rechtsleer onderschrijft deze rechtspraak. Overigens geldt ook in het gemeen zekerhedenrecht de regel dat voorrechten beperkend moeten worden uitgelegd. In de meeste andere landen (bijv. Duitsland, Frankrijk, Nederland en de Verenigde Staten) wordt eveneens een restrictieve interpretatie van de scheepsvoorrechten voorgestaan. Om verschillende redenen wordt er in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor gekozen om het principe van de restrictieve interpretatie resoluut bij wet te bevestigen. De eerste reden is de wenselijkheid om de geschetste bestaande Belgische rechtspraak te bekrachtigen. De tweede ligt in het feit dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geheel nieuwe nationale regeling wordt ingevoerd, waarbij interpretatief houvast, met het oog op maximale rechtszekerheid, sowieso wenselijk is. Ten derde is dergelijk houvast des te nuttiger nu zelfs de huidige, nochtans op een internationaal verdrag gebaseerde regeling aanleiding tot discussie blijft geven. Ten vierde dient te worden herinnerd aan het algemene objectief om waar mogelijk de positie van de hypothecaire schuldeiser te verbeteren.

Artikel 2.5.3. Andere regelgeving

I.v.m. deze bepaling weze in de eerste plaats herinnerd aan de optie om in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximale klaarheid te brengen over de verhouding tot andere relevante regelgeving en aan de in de Proeve opgenomen algemene bepaling over de voorrang van supranationaal en internationaal recht (art. 1.2.1).

Paragraaf 1 bevestigt meer in het bijzonder de voorrang van de Europese Insolventieverordening en van artikel 119 WIPR.

cet effet. Premièrement, les privilèges créent une exception à l'assimilation normale entre les créanciers. Deuxièmement, les privilèges nuisent en particulier à la position du créancier hypothécaire, qu'il convient de renforcer lorsque cela s'avère possible. Troisièmement, les privilèges ont uniquement été créés pour permettre le trafic maritime normal et le crédit maritime. Une interprétation par analogie est par conséquent hors de question. La doctrine soutient cette jurisprudence. D'ailleurs, le droit commun des sûretés prévoit également que les privilèges doivent être interprétés de manière restrictive. La plupart des autres pays (p. ex. Allemagne, France, Pays-Bas et États-Unis) préconisent également une interprétation restrictive des privilèges sur navires. Pour différentes raisons, le Code belge de la Navigation a choisi de confirmer résolument par la loi le principe de l'interprétation restrictive. Le premier motif réside dans la nécessité d'entériner la jurisprudence belge existante. Le deuxième motif réside dans le fait que le Code belge de la Navigation a introduit une réglementation nationale totalement inédite, rendant pour ainsi dire souhaitable un point de repère interprétatif afin de garantir une sécurité juridique maximale. Troisièmement, la nécessité d'un tel point de repère est d'autant plus grande qu'il s'avère que la réglementation actuelle, même si elle est basée sur une convention internationale, reste sujette à discussion. Quatrièmement, il convient de rappeler l'objectif général qui est d'améliorer la position du créancier hypothécaire là où c'est possible.

Article 2.5.3. Autre réglementation

Concernant cette disposition, il convient en premier lieu de rappeler l'option qui a été prise de clarifier au maximum dans le Code belge de la Navigation les liens avec les autres réglementations pertinentes et la disposition générale reprise dans l'Ébauche, accordant la primauté au droit supranational et international (art. 1.2.1).

Plus particulièrement, le paragraphe 1er confirme la préséance du Règlement européen relatif aux procédures d'insolvabilité et de l'article 119 du CDIP.

De Zeewet verklaart een aantal bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing op scheepshypotheken (zie art. 25, tweede lid, art. 26, derde lid, art. 30, laatste lid, art. 42 en art. 45, laatste lid). Er bestaat eensgezindheid over dat uitsluitend die uitdrukkelijk in de Zeewet aangewezen bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing zijn. Aangezien er omwille van de transparantie en de hanteerbaarheid voor wordt geopteerd om alle relevante bepalingen van de Hypotheekwet integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen, kan in het nieuwe wetboek eenvoudig worden bepaald dat de Hypotheekwet in zijn geheel niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is. Toch kan dit principe niet in absolute termen worden vooropgesteld. Bij de wet van 19 april 2014 werd in hoofdstuk III van de Hypotheekwet, m.b.t. de hypotheken, immers een afdeling V ingevoegd, getiteld "Overdracht van bevoorrechte en hypothecaire schuldvorderingen". Die bepalingen werden overgeheveld uit titel III van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, en zij werden ingevolge de brede omschrijving van hun toepassingsgebied geacht ook te gelden voor scheepshypotheken. Die brede omschrijving van het toepassingsgebied werd niet gewijzigd, maar allicht moet zij nu worden samengelezen met artikel 41 van de Hypotheekwet, dat de hypotheek uitdrukkelijk definieert als een zakelijk recht op onroerende goederen. Bijgevolg zouden de bepalingen naar huidig recht op door scheepshypotheken gewaarborgde schuldvorderingen niet toepasselijk kunnen worden geacht. Via de wijzigingsbepalingen wordt een bepaling aan de Hypotheekwet toegevoegd, die afdeling V van hoofdstuk III expliciet op alle schuldvorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek van toepassing verklaart.

La Loi Maritime déclare plusieurs dispositions de la Loi hypothécaire applicables aux hypothèques sur navires (voir art. 25, alinéa 2, art. 26, alinéa 3, art. 30, dernier alinéa, art. 42 et art. 45, dernier alinéa). Il y a unanimité pour dire que seules les dispositions de la Loi hypothécaire explicitement désignées par la Loi Maritime sont applicables. Étant donné que dans un souci de transparence et d'applicabilité, l'on a choisi de reprendre intégralement dans le Code belge de la Navigation toutes les dispositions pertinentes de la Loi hypothécaire, l'on peut simplement stipuler dans le nouveau code que la Loi hypothécaire dans son ensemble ne s'applique pas aux sûretés sur navires. Cependant, ce principe ne peut pas être formulé en termes absolus. Par la loi du 19 avril 2014, on a en effet inséré au chapitre III de la Loi hypothécaire, concernant les hypothèques, une section V intitulée « Des cessions de créances privilégiées et hypothécaires ». Ces dispositions ont été transférées du titre III de la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire, et elles ont également été réputées s'appliquer aux hypothèques sur navires à la suite de la définition large de leur champ d'application. Cette définition large du champ d'application n'a pas été modifiée, mais doit peut-être à présent être lue conjointement avec l'article 41 de la Loi hypothécaire, qui définit expressément l'hypothèque comme un droit réel sur des immeubles. Par conséquent, les dispositions selon le droit actuel ne pourraient être réputées applicables aux créances garanties par des hypothèques sur navires. Au moyen de dispositions modificatives, on ajoute une disposition à la Loi hypothécaire, qui déclare explicitement la section V du chapitre III applicable à l'ensemble des créances garanties par une hypothèque sur navire.

Artikel 2.5.4. Afwijkende bedingen

Deze bepaling bevestigt dat de bepalingen van het hoofdstuk betreffende de scheepszekerheidsrechten in principe van dwingend recht zijn (deels zelfs van openbare orde; zie overigens ook art. 2.1.23 betreffende de openbaarheid).

Article 2.5.4. Clauses dérogatoires

Cette disposition confirme que les dispositions du chapitre relatif aux sûretés sur navires revêtent en principe un caractère impératif (certaines sont même d'ordre public ; voir d'ailleurs également art. 2.1.23 relatif à la publicité).

Artikel 2.5.5. Soorten zekerheden op schepen

Paragraaf 1 is een herformulering van het principe vervat in artikel 19, eerste zin Zeewet. Deze laatste bepaling zegt dat de voorrang tussen schuldeisers van een schip voortvloeit uit voorrecht of uit hypotheek. De rechtspraak is eensgezind in de opvatting dat het regime van de scheepsvoorrechten uit de Zeewet de uitoefening van de gemeenrechtelijke voorrechten uitsluit. Deze opvatting wordt mede gebaseerd op artikel 23, § 1 Zeewet, dat bepaalt dat "uitsluitend" de erin genoemde vorderingen bevoorrecht zijn, en strookt onmiskenbaar met de bedoeling van de wetgever. Volgens gezaghebbende rechtsleer is ook uitoefening van de algemene voorrechten uit het gemeen recht uitgesloten. De ontworpen bepaling bevestigt deze zienswijze. Beleidsmatig wordt zij inz. verantwoord door de wenselijkheid om het lange termijn-scheepskrediet aan te moedigen; indien de positie van de scheepsfinancier zou kunnen worden ondermijnd door de uitoefening van allerhande gemeenrechtelijke voorrechten, zou deze erg onaantrekkelijk worden. Daarenboven ware het onlogisch om de gemeenrechtelijke bijzondere voorrechten uit te bannen maar de gemeenrechtelijke algemene voorrechten, welke normaal rang nemen na de bijzondere (art. 26 Hyp.W.) toch toe te laten, en ze zo een positie te verschaffen die ze niet hebben naar gemeen recht. Er is evenmin enige aanleiding gebleken om de huidige Belgische opvatting op te geven ten voordele van de Franse, waarin de naar gemeen recht bevoorrechte schuldeisers rang nemen na de scheepshypotheek. Dergelijke regeling zou het rechtsregime compliceren zonder in de praktijk een aantoonbaar nut op te leveren. Bovendien wordt er ook van afgezien om na de scheepshypotheek scheepsvoorrechten van tweede rang in te voeren; *a fortiori* moeten de gemeenrechtelijke voorrechten dan buiten toepassing blijven. Door de toevoeging in de ontworpen bepaling van het woord "uitsluitend" wordt alleszins duidelijker gemaakt dat inderdaad *alle* voorrechten van gemeen recht zijn uitgesloten. Duidelijkheidshalve vestigt het artikel de aandacht op de mogelijkheid van een beding van eigendomsvoorbehoud, dat tegenstelbaar wordt door inschrijving overeenkomstig het

Article 2.5.5. Types de sûretés sur navires

Le paragraphe 1er est une reformulation du principe énoncé à l'article 19, première phrase, de la Loi Maritime. Cette dernière disposition prévoit que les droits de priorité entre les créanciers d'un navire découlent soit de privilèges, soit d'hypothèques. La jurisprudence admet unanimement la théorie selon laquelle le régime des privilèges sur navires basés sur la Loi Maritime exclut l'exercice des privilèges de droit commun. Cette théorie se base en partie sur l'article 23, § 1er, de la Loi Maritime, qui stipule que sont « seuls » privilégiées les créances qui y sont citées, et coïncide incontestablement avec l'intention du législateur. Selon la doctrine faisant autorité en la matière, l'exercice des privilèges généraux du droit commun est également exclu. La disposition en projet confirme cette position. Sur le plan politique, elle se justifie notamment par la nécessité d'encourager le crédit maritime à long terme ; si la situation du bailleur de fonds maritime pouvait être ébranlée par l'exercice de toutes sortes de privilèges de droit commun, elle serait fort peu attractive. En outre, il aurait été illogique d'exclure les privilèges spéciaux de droit commun, mais d'admettre en revanche les privilèges généraux de droit commun, qui ne prennent normalement rang qu'après les privilèges spéciaux (art. 26 de la Loi hypothécaire), et de leur octroyer ainsi une position qu'ils n'ont pas en droit commun. De même, l'on n'a nullement jugé nécessaire d'abandonner la théorie belge actuelle au profit de la théorie française, dans laquelle les créanciers privilégiés de droit commun prennent rang après l'hypothèque sur navire. Une telle disposition compliquerait le régime juridique sans produire dans la pratique un intérêt démontrable. En outre, l'on a également renoncé à introduire après l'hypothèque sur navire des privilèges sur navires de second rang ; les privilèges de droit commun doivent *a fortiori* rester en dehors du champ d'application. En ajoutant à la disposition en projet le mot « exclusivement », l'on précise en tout cas que *tous* les privilèges de droit commun sont effectivement exclus. Afin d'éviter tout malentendu, l'article souligne la possibilité d'une clause de réserve de propriété, qui devient opposable moyennant son inscription conformément à l'article 2.1.24 commenté ci-dessus. Ce renvoi général à la possibilité d'une clause de réserve de propriété ne porte pas atteinte à la règle

hierboven toegelichte artikel 2.1.24. Deze algemene verwijzing naar de mogelijkheid van een beding van eigendomsvoorbehoud doet geen afbreuk aan de specifieke regel m.b.t. scheepsbestanddelen vervat in artikel 2.4.8.

Paragraaf 2 trancheert een in het huidig Belgisch recht omstreden kwestie. Alleen m.b.t. niet-registreerde en niet-teboekstaande schepen blijft een burgerlijk pand mogelijk. Deze regeling sluit aan bij buitenlandse wetgeving en houdt rekening met de nieuwe gemeenrechtelijke wetgeving betreffende de zakelijke zekerheden op roerende goederen (wetten van 24 juni en 11 juli 2013).

De toegelichte bepalingen verhinderen niet dat gemeenrechtelijke zekerheidsrechten in het leven worden geroepen m.b.t. scheepstoebehoren dat geen deel van het schip is geworden. In dit verband moet echter ook worden opgemerkt dat het hieronder toegelichte artikel 2.5.35 bepaalt dat de scheepshypotheek zich mede uitstrekt tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren en de vracht.

Artikel 2.5.6. Ontstaan en bewijs van scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten

De ontworpen bepaling neemt ten dele artikel 19 van de Zeewet over en bevestigt dat zowel de scheepsvoorrangsrechten als de scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet. De regel geldt vanouds voor voorrechten, maar geldt in feite even goed voor voorrangsrechten. De tweede zin is overgenomen uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 11, eerste lid), dat niet in de Zeewet was getransponeerd en in verband moet worden gebracht met de afschaffing van de vroeger in Frankrijk en ook in België geldende specifieke bewijsregels voor maritieme voorrechten.

De tijdens de eerste consultatie opgeworpen vraag of het nuttig zou zijn om ook voor de voorrechten een officiële publiciteit in te voeren, waardoor de nadelen verbonden aan hun occult karakter worden weggenomen, lokte weinig reacties uit. Van de invoering van een registratie van scheepsvoorrechten wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek afgezien. De hoofdreden is dat dergelijke registratie internationaal zeer

spécifique concernant les éléments du navire énoncée à l'article 2.4.8.

Le paragraphe 2 permet de clore des questions contestées dans le droit belge actuel. Un gage civil demeure uniquement possible uniquement en ce qui concerne les navires non enregistrés et non immatriculés. Ce régime cadre avec la législation étrangère et tient compte de la nouvelle législation de droit commun relative aux suretés réelles sur les meubles (lois des 24 juin et 11 juillet 2013).

Les dispositions commentées n'empêchent pas de constituer des sûretés de droit commun par rapport à des accessoires du navire qui ne sont pas devenus une partie de celui-ci. À cet égard, il convient toutefois de souligner également que l'article 2.5.35 commenté ci-dessous stipule que l'hypothèque sur navire s'étend aux éléments du navire et, sauf clause dérogatoire, aux accessoires du navire et au fret.

Article 2.5.6. Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires

La disposition en projet reprend en partie l'article 19 de la Loi Maritime et confirme que tant les droits de priorité sur navires que les privilèges sur navires résultent de la loi. La règle vaut de longue date pour les privilèges, mais est en fait tout aussi valable pour les droits de priorité. La deuxième phrase est reprise de la Convention sur les privilèges maritimes de 1926 (art. 11, alinéa 1er), qui n'avait pas été transposée dans la Loi Maritime et qui doit être corrélée avec la suppression de règles de preuve spécifiques qui prévalaient autrefois en France ainsi qu'en Belgique pour les privilèges sur navires.

Il y a eu peu de réactions à la question soulevée lors de la première consultation, qui était de savoir s'il serait utile d'instaurer également une publicité officielle pour les privilèges, afin de parer aux inconvénients liés à leur caractère occulte. L'on a renoncé à introduire un enregistrement des privilèges sur navires dans le Code belge de la Navigation, principalement parce qu'un tel enregistrement est très rare au niveau international et n'est régulé, voire

zeldzaam is en in geen enkel van de desbetreffende verdragen wordt gereguleerd, laat staan verplicht gesteld.

Artikel 2.5.7. Hoedanigheid van de schuldenaar

Wereldwijd schijnt er principiële overeenstemming over te bestaan dat maritieme voorrechten ontstaan ongeacht of de schuldenaar eigenaar van het betrokken schip is. Artikel 24, § 5 van de Zeewet bepaalt dat de bepalingen van dat artikel en van artikel 23 van toepassing zijn op een schip geëxploiteerd door een reder die er niet de eigenaar van is of door een bevrachter van het gehele schip, tenzij de eigenaar buiten het bezit gesteld is door een onrechtmatige daad en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw is. Deze regeling is overgenomen uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 13), met dien verstande dat de eerder bevreemdende en alleszins onduidelijke term "un affréteur principal" in België, al even merkwaardig, in het Nederlands werd vertaald door "eenen bevrachter van het gehele schip". De nieuwe verdragen formuleren het principe anders en duidelijker. Zo bepaalt het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 dat de bevoorrechte schuldvorderingen moeten bestaan "against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel" (art. 4.1). Blijkbaar bestond er eensgezindheid over het principe dat er geen voorrecht bestaat voor vorderingen tegen de tijdbevrachter, in die opvatting logischerwijze evenmin voor vorderingen tegen de reisbevrachter.

Met het oog op de rechtszekerheid, om aan te sluiten bij de internationale tendens en om de reikwijdte van de scheepsvoorrechten niet excessief te maken, sluit de ontworpen tekst aan bij de optie genomen in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van het in artikel 1.1.5 gedefinieerde begrip "reder".

Aanvullend is bepaald dat eveneens een scheepvoorrecht ontstaat wanneer het bemanningslid een vordering heeft op zijn werkgever, ook al is die slechts een *crewing* of *manning agency*.

rendu obligatoire, dans aucune des conventions s'y rapportant.

Article 2.5.7. Qualité du débiteur

Il semble qu'il y ait une unanimité de principe au niveau mondial pour reconnaître que les privilèges maritimes s'établissent indépendamment du fait que le débiteur soit ou non propriétaire du navire en question. L'article 24, § 5, de la Loi Maritime stipule que les dispositions de cet article et de l'article 23 sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi. Ce régime a été repris de la Convention sur les privilèges maritimes de 1926 (art. 13), étant entendu que dans le texte de la législation belge, l'expression plutôt étrange et en tout cas confuse « un affréteur principal » a été tout aussi curieusement traduite en néerlandais par « eenen bevrachter van het gehele schip ». Les nouvelles conventions formulent le principe de manière différente et plus claire. Ainsi, la Convention sur les privilèges maritimes de 1993 stipule que les créances privilégiées doivent s'établir « against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel » (« sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire ») (art. 4.1). Il y a eu manifestement unanimité sur le principe qu'aucun privilège n'était établi pour des créances contre l'affréteur à temps, et encore moins, en suivant logiquement cette même théorie, pour des créances contre l'affréteur au voyage.
Afin de garantir la sécurité juridique et de s'aligner sur la tendance internationale, et pour ne pas exagérer la portée des privilèges sur navires, le texte en projet s'aligne sur le choix opéré par la Convention sur les privilèges maritimes de 1993. On utilise également la notion d'« armateur » définie à l'article 1.1.5.

Il est également précisé qu'un privilège sur navire naît lorsque le membre d'équipage dispose d'une créance envers son employeur, même si ce dernier n'est qu'une *crewing* ou *manning agency*.

Duidelijkheidshalve weze bevestigd dat het feit dat aan een vordering een scheepsvoorrangsrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden, in principe impliceert dat deze vordering op het schip verhaalbaar is (en bijv. tot gedwongen verkoop kan leiden), maar niet het bestaan impliceert van een persoonlijk vorderingsrecht tegen de scheepseigenaar.

Overeenkomstig de nieuwe formulering van de regel in het tweede lid zal de uitzondering spelen wanneer hetzij de oorspronkelijke schuldeiser, hetzij de overnemer van diens schuldvordering of degene die in zijn rechten gesubrogeerd is, te kwader trouw is, hetzij wanneer beiden dit zijn.

Artikel 2.5.8. Overdracht en subrogatie

In het huidig Belgisch recht wordt aangenomen dat een derde die bij wet of overeenkomst gesubrogeerd is in de rechten van de oorspronkelijke bevoorrechte schuldeiser, het voorrecht kan blijven uitoefenen. Deze regel is echter niet opgenomen in de wet en geeft regelmatig aanleiding tot toepassingsproblemen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 bewaart ter zake eveneens het stilzwijgen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 9) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 10) bevatten echter een uitdrukkelijke regeling. In de ontworpen wettekst is deze overgenomen, weliswaar met de toevoeging dat de overdracht ook speelt t.a.v. de nieuwe houder van een schuldvordering bekleed met een scheepsvoorrangsrecht. Er is immers geen reden waarom het principe voor dergelijke rechten niet eveneens zou gelden.

Artikel 2.5.9. Volgrecht

Deze bepaling herhaalt in paragraaf 1 het principe neergelegd in artikel 20, eerste zinsdeel van de Zeewet, dat, wat de voorrechten betreft, teruggaat op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 8). Het volgrecht wordt internationaal en vanouds beschouwd als een essentieel kenmerk van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken. Waar het scheepszekerheidsrecht de begunstigde schuldeiser beschermt tegen andere samenlopende schuldeisers, beschermt het volgrecht hem tegen

Afin d'éviter tout malentendu, il est confirmé que le fait d'assortir une créance d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire implique en principe que cette créance soit recouvrable sur le navire (et peut par exemple mener à une vente forcée), mais cela n'implique pas l'existence d'une créance personnelle contre le propriétaire du navire.

Conformément à la reformulation de la règle énoncée à l'alinéa 2, l'exception jouera lorsque soit le créancier initial soit le cessionnaire de sa créance ou celui subrogé dans ses droits est de mauvaise foi, ou lorsque les deux le sont.

Article 2.5.8. Cession et subrogation

Le droit belge actuel admet qu'un tiers subrogé par la loi ou par une convention dans les droits du créancier privilégié initial peut continuer à exercer le privilège. Cette règle n'a cependant pas été reprise dans la loi, ce qui provoque régulièrement des problèmes d'application. La Convention sur les privilèges sur navires de 1926 garde également le silence en la matière. En revanche, la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (art. 9) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 10) comprennent explicitement une réglementation. Il a donc été décidé d'inscrire cette règle dans le texte de loi en projet, en précisant il est vrai que la cession s'applique également à l'égard du nouveau titulaire d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire. En effet, il n'y a aucune raison de ne pas appliquer également le même principe pour de tels droits.

Article 2.5.9. Droit de suite

Cette disposition répète au paragraphe 1er le principe consacré par l'article 20, première partie de phrase, de la Loi Maritime, qui repose lui-même, en ce qui concerne les privilèges, sur la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (art. 8). Sur le plan international, le droit de suite est considéré depuis longtemps comme une caractéristique essentielle des privilèges sur navires et des hypothèques sur navires. Alors que la sûreté sur navire protège le créancier bénéficiaire contre les autres créanciers en concours, le droit de suite le protège contre le tiers acquéreur

de derde verkrijger van het schip, omdat het schip ook bij overdracht als onderpand moet blijven fungeren. De toekenning van een volgrecht aan de scheepsretentor bevestigt dat het retentierecht eveneens aan de derde verkrijger en andere schuldeisers kan worden tegengeworpen.

In paragraaf 2 is, in een lichte herformulering, de tekst van artikel 21 van de Zeewet overgenomen. Er is geen aanleiding gebleken om deze tekst te wijzigen. De regel geldt uit zijn aard niet voor scheepsvoorrangsrechten, daar die per definitie worden uitgeoefend in het raam van een reeds aangevangen uitwinningsprocedure. T.a.v. scheepsretentierechten is hij eveneens zonder relevantie.

Artikel 2.5.10. Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken

De ontworpen bepaling neemt, in een lichte herformulering, de aan scheepsvoorrechten en scheepshypotheken gemeenschappelijke regeling over die vervat ligt in artikel 37, eerste lid van de Zeewet. Er is geen aanleiding gebleken om in deze regeling verandering te brengen.

Hoofdstuk 2 – Scheepsvoorrangsrechten

Artikel 2.5.11. Kosten waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt

Conform de hedendaagse internationale zienswijze verkrijgen de gerechtelijke uitwinningskosten het statuut van een scheepsvoorrangsrecht i.p.v. een scheepsvoorrecht. De betrokken schuldeisers verkrijgen dus de meest gunstige positie. De hier toegelichte regel moet worden samengelezen met de in het Gerechtelijk Wetboek opgenomen, doch naar het Belgisch Scheepvaartwetboek overgehevelde bepalingen over de evenredige verdeling en rangregeling in geval van beslag op zeeschepen en binnenschepen. De wetgevingstechnische keuze om beide materies in het raam van de scheepvaartwetgeving te regelen werd ook gemaakt in Nederland.

Hoewel de scheepsvoorrangsrechten ingevolge de ontworpen formulering een eerder ruim toepassingsgebied hebben, moeten ook zij,

du navire, parce que même en cas de cession, le navire doit continuer à servir de gage. L'octroi d'un droit de suite au titulaire du droit de rétention sur le navire confirme que le droit de rétention est également opposable au tiers acquéreur et aux autres créanciers.

Le paragraphe 2 reprend, en le reformulant légèrement, l'article 21 de la Loi Maritime. Il n'est pas apparu nécessaire de modifier ce texte. De par sa nature, la règle ne vaut pas pour les droits de priorité sur navires étant donné que ceux-ci sont exercés, par définition, dans le cadre d'une procédure d'éviction déjà entamée. Elle est également dénuée de pertinence vis-à-vis des droits de rétention sur navires.

Article 2.5.10. Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires

La disposition en projet reprend, moyennant une légère reformulation, la réglementation commune aux privilèges sur navires et aux hypothèques sur navires énoncée à l'article 37, alinéa 1er, de la Loi Maritime. Il n'est pas apparu nécessaire d'apporter de changement à cette réglementation.

Chapitre 2 – Droits de priorité sur navires

Article 2.5.11. Frais assortis d' un droit de priorité sur navire

Conformément à la position internationale actuelle, les frais d'éviction judiciaire se voient attribuer le statut de droit de priorité sur navire plutôt que celui de privilège sur navire. Les créanciers concernés bénéficient donc de la position la plus favorable. La règle ici commentée doit se lire au regard des dispositions reprises dans le Code judiciaire, mais transférées vers le Code belge de la Navigation, sur la distribution par contribution et l'ordre en cas de saisie sur navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Les Pays-Bas ont également opté pour une légistique consistant à régir les deux matières dans le cadre de la législation sur la navigation.

Bien que la formulation en projet octroie un champ d'application assez étendu aux droits de priorité sur navires, il convient de les interpréter au sens restrictif, conformément à l'article 2.5.2. En outre, la

overeenkomstig artikel 2.5.2, in beperkende zin worden geïnterpreteerd. De hier toegelichte bepaling vermeldt in paragraaf 1 bovendien verschillende criteria waaraan cumulatief moet zijn voldaan vooraleer van een scheepsvoorrangsrecht sprake kan zijn. Zo geldt voor alle betrokken kosten de eis dat ze moeten zijn gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers. Dit criterium, dat ook geldt onder het huidige recht, geeft eveneens een houvast in geval er maar één schuldeiser is.

Wat betreft de gerechtskosten valt op te merken dat de rechtsplegingsvergoeding niet onder de bepaling valt. Zij is immers niet verschuldigd aan de overheid. Advocatenerelonen vallen evenmin onder de regeling.

Wat betreft de procedurekosten zowel als de kosten *in custodia legis* wordt verduidelijkt dat het in principe alleen gaat om de kosten na uitvoerend beslag, meer bepaald vanaf het bevel tot betaling bedoeld in de artikelen 1499 en 1546 Ger.W. (en inbegrepen de kosten van dat bevel zelf). Een gelijkaardige oplossing geldt in het buitenland. In geval van voorafgaand bewarend scheepsbeslag dat wordt omgezet in een uitvoerend beslag (art. 1497 Ger.W.), worden de vanaf dan gemaakte kosten in aanmerking genomen. Op te merken valt dat ingevolge de elders ontworpen versnelling van de procedure van het uitvoerend scheepsbeslag, mag worden verwacht dat de desbetreffende kosten zullen worden gereduceerd.

Voorts worden de kosten van behoud nog slechts eenmaal vermeld, en niet meer, zoals in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, tweemaal.

Het is bovendien passend om in de mogelijkheid te voorzien dat ook de "havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen" en de aan de overheid verschuldigde loodslonen, die in de regeling m.b.t. de maritieme voorrechten van artikel 23, § 1, 1° van de Zeewet met de hier betrokken vorderingen werden gelijkgeschakeld maar die in de huidige bevoegdheidsverdeling tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, een scheepsvoorrangsrecht genieten indien zij voldoen aan de inhoudelijke eisen gesteld in paragraaf 1. Gelet op de gewestelijke bevoegdheid ter zake wordt in de ontworpen bepaling echter

disposition ici commentée mentionne au paragraphe 1er plusieurs critères qu'il faut remplir cumulativement avant qu'il ne puisse être question d'un droit de priorité sur navire. L'exigence des frais exposés dans l'intérêt commun des créanciers vaut ainsi pour tous les frais concernés. Ce critère, également applicable en vertu du droit actuel, offre aussi un point d'appui lorsqu'il n'y a qu'un seul créancier.

En matière de frais de justice, il est à noter que l'indemnité de procédure ne relève pas de la disposition. Elle n'est en effet pas due à une autorité publique. Les honoraires des avocats ne sont pas non plus soumis au régime.

En matière de frais de procédure et de frais *in custodia legis*, il est précisé qu'il ne s'agit en principe que des frais exposés après une saisie conservatoire, plus précisément à partir du commandement de paiement visé aux articles 1499 et 1546 du Code judiciaire (en ce compris les frais du commandement lui-même). Une solution similaire s'applique à l'étranger. En cas de saisie conservatoire préalable sur navire transformée en saisie exécution (art. 1497 du Code judiciaire), les frais exposés depuis cette saisie sont pris en considération. Il faut noter que l'on peut s'attendre à la réduction des frais en question, conséquence de l'accélération en projet de la procédure de saisie-exécution sur navires.

En outre, les frais de conservation ne sont mentionnés qu'à une seule reprise et non davantage comme dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1926, à deux reprises.
Il convient en outre de prévoir la possibilité que les « les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, » et les frais de pilotage, qui ont été assimilés dans le régime concernant les privilèges maritimes de l'article 23, § 1er, 1°, de la Loi Maritime aux créances en question, mais qui relèvent de la compétence des régions dans la répartition actuelle des compétences, jouissent d'un droit de priorité sur navire s'ils répondent aux exigences de fond posées au pargraphe 1er. Considérant la compétence régionale en la matière, il n'est toutefois pas précisé dans la disposition en projet à quels frais ce régime se

niet gepreciseerd op welke kosten deze regeling betrekking heeft, maar wordt op generieke wijze verwezen naar "de desgevallend door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever aangewezen aan de overheid verschuldigde kosten".

De ontworpen paragrafen 2 en 3 zijn vooral een codificatie, en in beperkte mate een correctie van bestaande rechtspraak, waarin ook enigszins rekening is gehouden met rechtsleer en rechtspraak over de analoge regels uit het gemeen zekerhedenrecht. De toegelichte paragrafen worden in de wet ingeschreven teneinde een sterker interpretatief houvast te geven. Dit is wenselijk gelet op de steeds terugkomende discussies over de reikwijdte van de huidige voorrechten in de rechtspraak. In paragraaf 2 wordt doelbewust het woord "kunnen" gebruikt, omdat de kosten alleszins moeten voldoen een de inhoudelijke eisen gesteld in paragraaf 1.

In paragraaf 1 wordt, in afwijking van het gemeen zekerhedenrecht dat wat betreft uitwinningskosten genoegen schijnt te nemen met de loutere nuttigheid ervan, als algemene regel geëist dat het moet gaan om *noodzakelijk* gemaakte kosten. Hier zijn twee redenen voor. De eerste is dat de desbetreffende voorrangsrechten ten dele een verruiming zijn van het huidige regime: zo creëert de ontworpen bepaling, in afwijking van de huidige rechtspraak, maar op dat punt dan weer meer in lijn met het gemeen zekerhedenrecht, en mede in het licht van de globale afweging van de belangen van de betrokken sectoren, een scheepsvoorrangsrecht voor de (na beslag gemaakte) kosten i.v.m. berging, onderhoud en herstelling van het schip. Het is redelijk deze verruiming door de eis van de noodzakelijkheid af te grenzen. Ten tweede komt het hier bedoelde voorrangsrecht min of meer in de plaats van het afgeschafte voorrecht i.v.m. kapiteinsovereeenkomsten (*master's disbursements*). Ook in dat laatste verband is uitdrukkelijk de noodzakelijkheid van de gemaakte onkosten vereist, en is nuttigheid niet voldoende.

Kosten van behoud omvatten alleen kosten die dienen tot het materieel bewaren van het onderpand van de schuldeisers, en niet de kosten

rapporte, mais il est renvoyé de façon générique aux « éventuels frais dus à une autorité indiqués par le législateur régional ou communautaire compétent ».

Les paragraphes 2 et 3 en projet consistent avant tout en une codification, et, dans une mesure limitée, en une correction de la jurisprudence existante, dans laquelle on a également tenu compte de la doctrine et de la jurisprudence relatives aux règles analogues du droit commun des sûretés. Les paragraphes commentés sont repris dans la loi afin d'offrir un point d'interprétation plus fort. Ceci est souhaitable étant donné les discussions incessantes sur la portée des privilèges actuels dans la jurisprudence. Au paragraphe 2, on utilise est délibérément le verbe « peuvent », parce que frais doivent dans tous les cas répondre aux exigences de fond posées au paragraphe 1er.

Au paragraphe 1er, la règle générale exige qu'il s'agisse de frais *nécessaires*, par dérogation au droit commun des sûretés, lequel semble se satisfaire de la simple utilité des frais en matière d'éviction. Il y a deux raisons à cela. La première est que les droits de priorité concernés s'analysent, en partie, en un élargissement du régime actuel : la disposition en projet crée ainsi un droit de priorité sur navire pour les frais (exposés après saisie) d'assistance et les frais d'entretien et de réparation du navire, par dérogation à la jurisprudence actuelle mais dans la lignée du droit commun des sûretés et à la lumière de la balance générale des intérêts des secteurs concernés. Il est raisonnable d'encadrer cet élargissement par l'exigence de la nécessité. Deuxièmement, le droit de priorité ici visé remplace plus ou moins le privilège pour les contrats passés par le capitaine (*master's disbursements*), lequel a été supprimé. À ce dernier égard aussi, la nécessité des frais exposés est expressément exigée et leur simple utilité ne suffit pas.

Les frais de conservation englobent uniquement les frais servant à la garde du gage des créanciers, et non les frais exposés afin de maintenir le navire en

om het schip in bedrijf te houden. Deze regel geldt in het gemeen zekerhedenrecht en wordt verder o.m. verdedigd door het merendeel van de Franse zeerechtsleer. Hij wordt in de ontworpen wettekst o.m. vertaald doordat "kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het schip na de gedwongen verkoop" worden uitgesloten (§ 3, 5°) en doordat het voorrangsrecht m.b.t. verzekeringspremies wordt beperkt tot de periode van verblijf in de laatste haven (§ 3, 6°).

Wat de berging betreft dient nog opgemerkt dat deze in de regel zal plaatsvinden vooraleer het schip de laatste haven binnenloopt, zodat de berger in de meeste gevallen op zijn in artikel 2.5.14 neergelegd scheepsvoorrecht zal terugvallen eerder dan op zijn scheepsvoorrangsrecht. De scheepsherstellers van hun kant verkrijgen naast het scheepsvoorrangsrecht een retentierecht (zie art. 2.5.22). Een ander, niet in de wettekst genoemd voorbeeld van kosten waarvoor, krachtens de algemene criteria, een scheepsvoorrangsrecht zal gelden, is dat van de kosten voor lossing van het schip met het oog op de openbare verkoop.

Zoals in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 wordt verduidelijkt dat ook bemanningskosten onder het voorrangsrecht kunnen vallen. Dit zal i.h.b. het geval zijn wanneer de bemanning aan boord blijft nadat het schip door de eigenaar is achtergelaten. De vermelding van de repatriëringskosten is eveneens geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. De bemanning heeft bovendien een eigenlijk scheepsvoorrecht. Het begrip bemanningslid moet breed worden uitgelegd.

Artikel 2.5.12. Onderlinge rang

De ontworpen bepaling beantwoordt aan de ratio van de regeling m.b.t. de scheepsvoorrangsrechten en strookt met Nederlands recht.

Hoofdstuk 3 – Scheepsvoorrechten

Artikel 2.5.13. Begrip

De definitie van het begrip reis doelt op een verplaatsing van één haven naar een andere, zodat alleen verhalingen binnen één havengebied niet

exploitation. Cette règle s'applique en droit commun des sûretés et est notamment défendue par la majorité de la doctrine française de droit maritime. Elle se traduit notamment, dans le texte de loi en projet, par l'exclusion des « frais exposés en vue de l'usage du navire après la vente forcée » (§ 3, 5°) et par la limitation du droit de priorité pour les primes d'assurance à la période d'escale dans le dernier port (§ 3, 6°).

En matière d'assistance, il faut également noter que ces opérations interviendront, en règle, avant l'entrée du navire dans le dernier port. Dans la plupart des cas, l'assistant se fondra alors sur son privilège sur navire visé à l'article 2.5.14 plutôt que sur son droit de priorité sur navire. Les réparateurs de navires, quant à eux, bénéficient d'un droit de rétention en plus de leur droit de priorité (voir art. 2.5.22). Les frais de déchargement du navire en vue de sa vente publique constituent un autre exemple de frais qui, quoique non mentionnés dans le texte de loi, sont bien soumis au droit de priorité en vertu du critère général.

Comme la Convention privilèges sur navires de 1993 le précise, les frais d'équipage peuvent également relever du droit de priorité. Tel sera particulièrement le cas lorsque l'équipage demeure à bord après l'abandon du navire par le propriétaire. La mention des frais de rapatriement est également inspirée de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993. L'équipage dispose en outre d'un véritable privilège sur navire. La notion d'équipage doit faire l'objet d'une interprétation large.

Article 2.5.12. Rang mutuel

La disposition en projet s'inscrit dans la ratio du régime concernant les droits de priorité et cadre avec le droit néerlandais.

Chapitre 3 – Privilèges sur navires

Article 2.5.13. Notion

La définition de la notion de « voyage » vise un déplacement d'un port à un autre ; les déplacements dans une même zone portuaire ne font donc pas office de voyage. Le commentaire donné par la

als reis gelden. De toelichting die de rechtsleer bij dit in de rangregeling van de Zeewet gebruikte begrip geeft is onbevredigend en laat het laatste woord aan de rechter. In België en andere landen is weinig of geen rechtspraak voorhanden. In Italië werd geargumenteerd dat een reis in de regelmatige lijnvaart verloopt tussen de twee extreme aanloophavens, en dat een reis in het vervoer onder C/P de verplaatsingen met lading en in ballast omvat. Het is wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek een duidelijke en hanteerbare definitie op te nemen. Gelet op het hedendaagse scheepvaartbedrijf, dat wordt gekenmerkt door flexibiliteit en snelheid, en waarin een scheepsreis veel minder is te zien als één in de tijd afgebakende en economisch min of meer zelfstandige expeditie, ligt het voor de hand het begrip reis eenvoudig op te vatten als een verplaatsing van één haven naar een andere, zodat alleen verhalingen binnen één havengebied niet als reis gelden. Ten einde dit duidelijk te maken, is het begrip reis hier uitdrukkelijk gedefinieerd.

Artikel 2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt

De nieuwe lijst van scheepsvoorrechten in de ontworpen paragraaf 1 berust op een omstandige kritische beoordeling van het huidige regime. De primordiale doelstelling is om de voorrechtencatalogus te actualiseren en waar nuttig met het oog op de versterking van de Belgische vlag en waar mogelijk zonder andere belangen te schaden, in te perken.

Het woord "uitsluitend" in de bepaling is belangrijk. Het correspondeert met het woord "alleen" in artikel 23, § 1 van de Zeewet. Zoals de Zeewet kent de ontworpen tekst alleen scheepsvoorrechten met voorrang boven hypotheek. Anders dan in de verdragen wordt toegelaten en sommige andere landen daadwerkelijk hebben gedaan, worden m.a.w. geen nationale tweederangsvoorrechten die na hypotheek komen in het leven geroepen. Niet alleen zou dergelijke regeling het wetboek compliceren, maar vooral zou zij, zoals BVZ reeds opmerkte in 1964, een aantal chirografaire schuldeisers nog verder nadeel betrokkenen. Daarenboven mag, gelet op de beperktheid van de

doctrine dans le cadre de la notion utilisée dans l'ordre de la Loi Maritime est insatisfaisant et accorde le dernier mot au juge. Il n'existe que peu ou pas de jurisprudence en Belgique et dans les autres pays. En Italie, il a été soutenu qu'un voyage sur une route régulière de navigation se situe entre les deux ports d'escale les plus éloignés, et qu'un voyage effectué en mode de transport sous C/P sous-entend des déplacements avec cargaison et sur lest. Il est souhaitable d'intégrer une définition claire et maniable dans le Code belge de la Navigation. Considérant l'industrie de la navigation contemporaine, caractérisée par sa flexibilité et sa rapidité, et dans laquelle le voyage est à considérer comme moins délimité dans le temps et ne constituant plus une expédition économique relativement indépendante, il va de soi d'envisager la notion de voyage simplement comme un déplacement d'un port à un autre ; les déplacements dans une même zone portuaire ne font donc pas office de voyage. Afin de clarifier cette dernière position, la notion de voyage est définie expressément ici.

Article 2.5.14. Créances assorties d'un privilège sur navire

La liste nouvelle des privilèges sur navires du paragraphe 1er en projet s'appuie sur une évaluation critique du régime actuel détaillée. L'objectif primordial est d'actualiser le catalogue des privilèges et de le réduire lorsque cela s'avère nécessaire, afin de renforcer le pavillon belge sans affecter les autres intérêts là où c'est possible.

Le mot « exclusivement » dans la disposition est important. Il correspond au mot « seuls » de l'article 23, § 1er, de la Loi Maritime. Tout comme la Loi Maritime, le texte en projet ne connaît que des privilèges sur navires primant les hypothèques. Autrement dit, contrairement à ce qui est permis par les conventions, et effectivement mis en œuvre dans d'autres pays, l'on ne crée pas de privilèges de second rang nationaux venant après les hypothèques. Un tel régime ne compliquerait pas seulement le code, mais, comme l'avait noté l'ABDM en 1964, il désavantagerait un certain nombre de créanciers chirographaires. Considérant le caractère souvent limité des sommes restant à partager, on doute en outre que ces privilèges de second rang revêtent encore un quelconque intérêt pratique. Enfin, la

meestal nog te verdelen sommen, worden betwijfeld of zij enig praktisch nut zou opleveren. Ten slotte wordt in de ontworpen bepaling bevestigd dat de hier besproken regeling geen afbreuk doet aan de mogelijkheid voor andere regelgevers om binnen hun materiële bevoegdheid voorrechten in het leven te roepen (bijv. i.v.m. havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, loodslonen en schade aan waterwegen en havens, ter zake waarvan de gewesten bevoegd zijn). De bestaande voorrechten die tot de gewestbevoegdheden behoren, worden bij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek trouwens niet opgeheven. De algemene systematiek van de scheepszekerheidsrechten moet wel worden geacht tot de federale bevoegdheid te behoren, aangezien die materie zich niet leent tot een gediversifieerde toepassing. De bestaande voorrechten die tot de gewestbevoegdheden behoren, zullen onder de systematiek van het Belgisch Scheepvaartwetboek als een scheepsvoorrangsrecht (indien zij aan de desbetreffende voorwaarden voldoen) dan wel een scheepsvoorrecht kunnen worden beschouwd. Zij behouden, zolang de gewestelijke regelgevers er niet anders over beslissen, maximaal dezelfde rang als onder de gelding van de Zeewet (zie ook artikel 2.5.17).

Voorts maakt de bepaling impliciet duidelijk dat het scheepsvoorrecht, anders dan in de Zeewet, niet meer slaat op de vracht en de aan de scheepseigenaar verschuldigde schadevergoedingen. Het slaat alleen op het schip waarop de vordering betrekking heeft en op het scheepstoebehoren, zoals deze begrippen zijn omschreven in artikel 1.1.3. In de materie van de scheepsvoorrechten is het zonder belang of het schip geregistreerd of teboekgesteld is.

De verenging tot het schip en het scheepstoebehoren behoeft enige nadere toelichting.

Artikel 23, § 1 van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten o.m. slaan op de vracht voor de reis tijdens welke de vorderingen ontstaan zijn, en op het toebehoren van de vracht na de aanvang van de reis verkregen. In afwijking hiervan strekt het voorrecht ten bate van de personen in dienst van

disposition en projet confirme que le régime abordé ici ne porte pas atteinte à la possibilité pour d'autres législateurs de créer des privilèges dans le cadre de leur compétence matérielle (p. ex. concernant les droits portuaires ainsi que les prélèvements et impôts publics similaires, les salaires de pilotes et les dommages occasionnés aux voies navigables et ports, matières relevant de la compétence des régions). Les privilèges existants qui relèvent des compétences régionales ne sont d'ailleurs pas supprimés dans le cadre de l'instauration du Code belge de la Navigation. Le système général des sûretés sur navires doit toutefois être réputé relever de la compétence fédérale, cette matière ne se prêtant pas à une application diversifiée. Les privilèges existants qui relèvent des compétences régionales pourront être considérés, en vertu du système du Code belge de la Navigation, comme un droit de priorité sur navire (s'ils répondent aux conditions correspondantes) ou un privilège sur navire. Tant que les législateurs régionaux n'en décident pas autrement, ils conservent au maximum le même rang qu'en vertu de l'application de la Loi Maritime (voir également article 2.5.17).

En outre, contrairement à la Loi Maritime, la disposition en projet précise implicitement que le fret et les indemnités dues au propriétaire du navire ne sont plus visés par un privilège sur navire. Il ne s'applique qu'au navire auquel se rattachent les créances ainsi qu'aux accessoires du navire, notions telles que décrites à l'article 1.1.3. La question de l'enregistrement ou de l'immatriculation du navire est sans importance en matière de privilèges sur navires.

La limitation relative au navire et aux accessoires du navire requiert des explications supplémentaires.

L'article 23, § 1er, de la Loi Maritime stipule que les privilèges portent notamment sur le fret du voyage pendant lequel sont nées les créances et sur les accessoires du fret acquis après le début du voyage. Par dérogation, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble

het schip zich uit tot alle vrachten voor alle reizen die in de loop van eenzelfde arbeidsovereenkomst zijn gemaakt (art. 23, § 2, laatste lid). Artikel 24, § 4 van de Zeewet voegt de bevoorrechting van de vracht toe op basis van het toen in voorbereiding zijnde Scheepsvoorrechtenverdrag van 1926 maar is in de latere verdragen niet behouden, of minstens doelbewust genegeerd.

Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag van 1967 verklaarde BVZ zich er trouwens mee eens dat bevoorrechting op de vracht geschrapt zou worden. Er zijn verschillende redenen om de bevoorrechting op de vracht in het Belgisch Scheepvaartwetboek weg te laten. Vooreerst blijkt dat in de praktijk erg zelden op de nog door derden verschuldigde vracht wordt uitgewonnen. Dit heeft wellicht te maken met de relatief geringe hoogte van de bedragen, met de grote aantallen vorderingen en met de moeilijkheid om de schuldenaar te vinden. Ten tweede staat de bevoorrechting op de vracht historisch in nauw verband met het voorrecht voor de inning van de gages. In het Engelse recht werd de vracht tot in de negentiende eeuw beschouwd als "the mother of wages", maar in het hedendaagse zeerecht is de verbondenheid met de verdiende vrachtpenningen verdwenen. Ten derde moet worden gewezen op de veranderde rol van de reis als zelfstandige factor van economisch en financieel belang en op de wijziging van de praktijk in de tijd van de zeilvaart van één gezamenlijke bevrachting voor één reis met één aanzienlijke vordering. Dit verlies aan relevantie van de zeereis als juridische eenheid wordt overigens ook in andere domeinen van het zeerecht vastgesteld. Ten vierde zal de in het geciteerde artikel 24, § 4 van de Zeewet beschreven specifieke situatie waarbij de vracht zich nog in handen van de kapitein bevindt, zich in de praktijk nog nauwelijks voordoen. Ten vijfde is het voorrecht op de vracht heden internationaal zeker niet algemeen verbreid, en bestaat het ook niet in de meeste buurlanden van België. Ten zesde toont de praktijk aan dat de hypothecaire schuldeisers in de praktijk zelf rechten op de vracht bedingen als voorwaarde om een krediet toe te staan; reeds bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 werd een wettelijk voorrecht op de vracht beschouwd als

des frets dus pour tous les voyages effectués au cours d'un même contrat d'engagement (art. 23, § 2, dernier alinéa). L'article 24, § 4, de la Loi Maritime introduit le privilège sur le fret sur la base de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926, en préparation à ce moment, mais les conventions ultérieures ne l'ont pas maintenu, ou l'ont tout au moins délibérément ignoré.

Lors de la préparation de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967, l'ABDM a d'ailleurs déclaré consentir à la suppression du privilège sur le fret. Plusieurs raisons appuient l'abandon du privilège sur le fret dans le Code belge de la Navigation. Premièrement, l'éviction du fret encore dû par les tiers semble très rare dans la pratique. C'est peut-être dû à la hauteur relativement faible des montants en jeu, au nombre important des créances et à la difficulté de trouver le débiteur. Deuxièmement, le privilège sur le fret est historiquement étroitement lié au privilège pour la perception des gages. En droit anglais, le fret a été considéré comme « the mother of wages » jusqu'au dix-neuvième siècle, mais cette connection au fret obtenu a disparu du droit maritime actuel. Troisièmement, il faut souligner le rôle modifié du voyage comme facteur autonome d'intérêt économique et financier et le fait que la pratique de l'époque de la navigation à voile, avec un seul affrètement commun pour le voyage et une créance considérable, n'est plus d'actualité. D'autres domaines du droit maritime ont d'ailleurs déjà attesté de la perte de pertinence du voyage maritime en tant qu'unité juridique. Quatrièmement, la situation spécifique décrite à l'article 24, § 4, cité de la Loi Maritime, lorsque le fret se trouve encore entre les mains du capitaine, ne se présente que rarement dans la pratique. Cinquièmement, le privilège sur le fret ne fait certainement pas l'objet d'une tendance internationale générale et n'existe pas non plus dans la plupart de nos pays voisins. Sixièmement, la pratique démontre que les créanciers hypothécaires négocient des droits sur le fret à titre de condition d'octroi d'un crédit ; déjà lors de la préparation de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967, l'on considérait le privilège légal sur le fret comme un obstacle important à une telle pratique. Faciliter ce procédé, en vue de nouveaux investissements, revêt un intérêt économique plus important que le maintien dans la loi d'un privilège dont l'utilité n'est que marginale. La suppression rehausse donc l'attrait

een belangrijke hinderpaal hiervoor. Het faciliteren van deze praktijk met het oog op nieuwe investeringen is van groter economisch belang dan het handhaven in de wet van een bevoorrechting die maar van marginaal nut is. De schrapping verhoogt dus de aantrekkelijkheid van het Belgisch recht voor de scheepsfinancier zonder andere belangen te schaden. Tegelijkertijd wordt de Belgische wetgeving vereenvoudigd.

De schrapping van het voorrecht op de aan de scheepseigenaar verschuldigde schadevergoedingen kan op analoge motieven worden gesteund.

du pavillon belge pour les bailleurs de fonds maritimes, sans affecter les autres intérêts. La législation belge s'en trouve par la même occasion simplifiée.

La suppression du privilège des indemnités dues au propriétaire du navire se fonde sur des motifs analogues.

Daargelaten dat deze tekst ongelukkig en in strijd met de normale zeerechtelijke betekenis van dat woord gewaagt van een toebehoren waar het in werkelijkheid om een zakelijke subrogatie of zaakvervanging gaat, moet worden vastgesteld dat in de praktijk nauwelijks op de bevoorrechting aanspraak wordt gemaakt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 zowel als het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 de zakelijke subrogatie niet meer vermelden en ze daardoor onmogelijk wensen te maken. Het Nederlandse voorbeeld, waar de zakelijke subrogatie nog wel is behouden, maakt dan weer duidelijk dat het behoud in de wetgeving aanleiding geeft tot heel wat moeilijkheden en o.m. noopt tot een regeling van de uitoefening van het scheepsvoorrecht op de vergoedingen wanneer de desbetreffende vorderingen worden overgedragen of verpand. Gelet op het gebrek aan praktisch belang en de recente internationale tendensen lijkt het niet de moeite te lonen dergelijke ingewikkelde regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Ingevolge het hierboven reeds toegelichte artikel 2.5.3, § 2 is artikel 10 van de Hypotheekwet in alle geval niet van toepassing.

Wat betreft de aan de scheepseigenaar verschuldigde verzekeringsvergoedingen is het steeds zo geweest dat er geen scheepsvoorrechten

Outre le fait que ce texte mentionne des accessoires, alors qu'il s'agit en réalité d'une subrogation réelle, ce qui est malheureux et contraire à la signification courante du terme en droit maritime, force est de constater que le privilège est rarement utilisé dans la pratique. Il n'est dès lors pas étonnant que la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 ne mentionnent plus la subrogation réelle, souhaitant ainsi la rendre impossible. L'exemple des Pays-Bas, qui maintiennent la subrogation réelle, illustre que sa conservation dans la législation donne lieu à de nombreuses difficultés ; elle mène notamment à un régime où le privilège sur les indemnités s'exerce alors que les créances concernées sont cédées ou mises en gage. Considérant le manque d'intérêt pratique et les tendances internationales récentes, il ne semble pas indiqué de reprendre un régime aussi compliqué dans le Code belge de la Navigation. À la suite de l'article 2.5.3, § 2, commenté ci-dessus, l'article 10 de la Loi hypothécaire n'est en aucun cas applicable.

En ce qui concerne les indemnités dues au propriétaire d'un navire en vertu de contrats d'assurance, il a toujours été établi qu'elles ne

op kunnen worden uitgeoefend. Dit is o.m. de situatie onder het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 4, voorlaatste lid), de Zeewet (art. 23, § 2, voorlaatste lid) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 10.2). Er is dan ook geen aanleiding om hieromtrent een bijzondere bepaling in te voegen.

Artikel 2.5.15. Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade

In navolging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 4.2) en vooral van de meer gesofisticeerde tekst van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 4.2) wordt bevoorrechting uitgesloten voor vorderingen i.v.m. schade door olievervoer of vervoer van gevaarlijke of schadelijke stoffen waaromtrent de schadelijders beschermd worden door objectieve aansprakelijkheidsregimes gecombineerd met verplichte verzekering of andere zekerheidsmechanismen. Een gelijkaardige uitsluiting geldt i.v.m. nucleaire schade. In de ontworpen tekst is, ten opzichte van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, en het recentere Bunkerverdrag in aanmerking nemend, een verwijzing naar schade door bunkerolie toegevoegd.

De opstellers van de vermelde recente verdragen hebben een scheepsvoorrecht onnodig geacht in het licht van de alternatieve bescherming van de schadelijders waarnaar de ontworpen tekst verwijst; wanneer de alternatieve regimes evenwel niet leiden tot een daadwerkelijke (weze het beperkte) vergoeding, kan toch op een scheepsvoorrecht worden teruggevallen. Hierbij dient ook aangetekend dat bij de bedoelde schadegevallen in de regel geen te hoge verwachtingen mogen worden gesteld in de waarde van het schip als onderpand; een reden te meer waarom de principiële uitsluiting verantwoord is.

Artikel 2.5.16. Rang boven scheepshypotheken

Deze tekst neemt een reeds in artikel 19, tweede zin, *in fine* van de Zeewet verwoord principe over, dat voortkwam uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 3) en o.m. overgenomen is in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 5).

peuvent pas être visées par des privilèges. C'est notamment la position de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (art. 4, avant-dernier alinéa), de la Loi Maritime (art. 23, § 2, avant-dernier alinéa) et de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 10.2). Il n'y a donc pas lieu d'introduire une disposition particulière à ce sujet.

Article 2.5.15. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

Dans le respect de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (art. 4.2) et surtout du texte plus sophistiqué de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 4.2), le statut privilégié est exclu pour les créances relatives à un dommage résultant du transport d'hydrocarbures ou d'autres matières dangereuses ou nocives. Les victimes du dommage sont en effet protégées par des régimes de responsabilité objective combinés avec une assurance obligatoire ou d'autres mécanismes de sûreté. Une exclusion similaire s'applique en matière de dommages nucléaires. Comparativement à la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 et compte tenu de la récente Convention Bunker, le texte en projet ajoute une référence relative au dommage provenant des hydrocarbures de soute.

Les auteurs des récentes conventions mentionnées ont jugé inutile l'introduction d'un privilège sur navire, à la lumière de la protection alternative offerte aux victimes de dommages, à laquelle renvoie le texte en projet ; cependant, lorsque les régimes alternatifs ne mènent pas à l'indemnisation effective (si limitée soit-elle), il est tout de même possible de retomber sur le privilège sur navire. Dans ce contexte, il convient également de noter qu'en présence des dommages visés, on ne peut en principe trop espérer de la valeur du navire en gage ; c'est là une raison de plus justifiant l'exclusion de principe.

Article 2.5.16. Rang primant les hypothèques sur navires

Ce texte reprend un principe déjà énoncé à l'article 19, deuxième phrase, *in fine* de la Loi Maritime, lui-même issu de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (art. 3) et repris notamment dans la Convention sur les privilèges sur

Uiteraard geldt de voorrang, conform de IPR-regel vervat in artikel 2.5.1, alleen voor de naar Belgisch recht bestaande scheepsvoorrechten.

Artikel 2.5.17. Onderlinge rang

Deze regeling neemt in wezen deze van de Zeewet (art. 20 en 24, § 1-2) over, welke strookt met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 5-6). De hoofdregel is de voorrang van de schuldvorderingen ontstaan tijdens de laatste reis. Deze regeling dient een dubbel doel: zij zet de bevoorrechte schuldeisers aan tot snelle actie, en beloont de meest recente schuldeisers aan wie het behoud van het onderpand te danken is. Het behoud van dit principe is niet alleen verdedigbaar omwille van de wetgevende continuïteit, maar ook omdat de alternatieve oplossingen vervat in o.m. het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, die de voorrang primair laten afhangen van de aard van de schuldvorderingen, ongeacht de reis tijdens welke zij ontstaan zijn, en een bijzonder gunstige positie verlenen aan de bergers, de zonet vermelde dubbele doelstelling en ook de betrokken Belgische belangen minder goed dienen.

I.v.m. het tweede lid van paragraaf 2 dient te worden gepreciseerd dat het geen afbreuk doet aan de wettelijke regel luidens welke overeenkomsten voor de arbeid aan boord van Belgische zeevisserijschepen steeds per reis worden gesloten.

Wat betreft de in paragraaf 3 bedoelde rangschikking, weze voor zover als nodig bevestigd dat de indeling in litterae binnen de genummerde categorieën geen invloed op de rangschikking heeft. Deze indeling in litterae is alleen toegepast met het oog op de terugverwijzingen in artikel 2.5.20 betreffende het tenietgaan door verval.

Door het laatste lid van paragraaf 3 wordt bewerkstelligd dat de bestaande voorrechten die tot de gewestbevoegdheden behoren, maximaal dezelfde rang behouden als onder de gelding van de Zeewet (zolang de gewestelijke regelgevers er niet anders over beslissen).

navires de 1993 (art. 5). Ce rang privilégié ne vaut bien entendu que pour les privilèges sur navires existant selon le droit belge, conformément à la règle de DIP énoncée à l'article 2.5.1.

Article 2.5.17. Rang mutuel

Ce régime reprend en substance celui de la Loi Maritime (art. 20 et 24, §§ 1-2), lequel cadre avec la Convention privilèges sur navires de 1926 (art. 5-6). La règle principale est celle de la préférence des créances nées pendant le dernier voyage. Ce régime sert un double objectif: il incite les débiteurs privilégiés à agir rapidement et récompense les créanciers les plus récents à qui l'on doit la conservation du gage. Le maintien du principe ne sert pas seulement la continuité législative, mais il se justifie également du fait que les solutions alternatives énoncées notamment dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993, qui déterminent d'abord la préférence selon la nature des créances, indépendamment du voyage au cours duquel elles sont nées, et octroient une position particulièrement favorable aux assistants, servent moins bien le double objectif précité ainsi que les intérêts belges.

Il convient de préciser que l'alinéa 2 du paragraphe 2 ne porte pas atteinte à la régle légale selon laquelle les contrats de travail à bord de navires de pêche belges sont toujours conclus par voyage.

Le paragraphe 3 confirme, pour autant que de besoin, que la division en litterae entre les catégories numérotées n'a aucune incidence sur le rang. Cette distribution en litterae ne s'applique qu'en vue des renvois à l'article 2.5.20 concernant l'extinction par déchéance.

Le dernier alinéa du paragraphe 3 assure que les privilèges existants qui relèvent des compétences régionales conservent au maximum le même rang qu'en vertu de l'application de la Loi Maritime (tant que les législateurs régionaux n'en décident pas autrement).

De regel van artikel 24, § 3 van de Zeewet is in de bepaling niet overgenomen. Hij is overbodig en overigens onverenigbaar met het huidige internationale zeerecht.

La règle de l'article 24, § 3, de la Loi Maritime n'est pas reprise dans la disposition. Elle est superflue et par ailleurs incompatible avec le droit maritime international actuel.

Artikel 2.5.18. Oorzaken van tenietgaan

Deze bepaling verwijst naar de gemeenschappelijke regels i.v.m. het tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken vervat in artikel 2.5.10, en voegt er dan twee oorzaken van tenietgaan aan toe die alleen gelden voor scheepsvoorrechten. De bijzondere regeling uit artikel 37, tweede lid van de Zeewet m.b.t. kapiteinsovereenkomsten is niet overgenomen omdat het desbetreffende voorrecht als dusdanig werd geschrapt.

Het CMI meent sedert lang dat de vorming van een limitatiefonds overeenkomstig het LLMC-Verdrag een afzonderlijke grond van tenietgaan van maritieme voorrechten uitmaakt, aangezien vermeld verdrag uitsluit dat bij de verdeling van het fonds met dergelijke voorrechten rekening wordt gehouden. In diverse landen waaronder Frankrijk wordt deze opvatting gedeeld, omdat de uitoefening van een scheepsvoorrecht ondenkbaar is van zodra een limitatiefonds is gevormd. Omwille van de rechtszekerheid is het derhalve nuttig om dit principe in de wet te bevestigen. Uiteraard doet de vorming van het fonds slechts het scheepsvoorrecht teniet van de schuldeiser ten overstaan van wie de vormer van het fonds de beperking kan inroepen.

Article 2.5.18. Causes d'extinction

Cette disposition renvoie aux règles communes relatives à l'extinction des privilèges sur navires et des hypothèques sur navires énoncées à l'article 2.5.10, et ajoute deux causes d'extinction qui ne s'appliquent qu'aux privilèges sur navires. Le régime spécifique de l'article 37, alinéa 2, de la Loi Maritime, relatif aux contrats passés par le capitaine, n'a pas été repris, le privilège en question ayant été supprimé.

Depuis longtemps déjà, le CMI considère la constitution d'un fonds de limitation conformément à la Convention LLMC comme une cause d'extinction distincte des privilèges maritimes étant donné que ladite convention exclut la prise en compte de tels privilèges lors de la distribution du fonds. Cette conception est partagée par différents pays, dont la France, parce que l'exercice d'un privilège sur navire est inenvisageable dès qu'un fonds de limitation a été constitué. Il semble dès lors utile d'asseoir ce principe dans la loi afin de garantir la sécurité juridique. La constitution du fonds n'éteint bien évidemment que le privilège sur navire du débiteur à l'égard duquel celui qui a constitué le fonds de limitation peut l'opposer.

Artikel 2.5.19. Tenietgaan door vrijwillige vervreemding

De ontworpen bepaling neemt artikel 38 van de Zeewet over, dat in lijn is met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 9, vierde lid). Er is geen aanleiding gebleken om ter zake fundamenteel te innoveren. Om de publicatie in het belang van de schuldeisers nog efficiënter te maken, worden de bekendmakingsvoorschriften aangescherpt. Ook is in de mogelijkheid voorzien dat de Koning een bijkomende bekendmaking voorschrijft. Hierbij is gedacht aan een eenvoudig

Article 2.5.19. Extinction par aliénation volontaire

La disposition en projet reprend l'article 38 de la Loi Maritime, conforme à la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (art. 9, alinéa 4). Il s'est avéré qu'il n'y avait pas lieu d'innover fondamentalement en la matière. Les prescriptions de publication ont été affinées afin de rendre la publication encore plus efficace, dans l'intérêt des débiteurs. La possibilité est également prévue pour le Roi de prescrire une publication supplémentaire. Dans ce contexte, on pense à une simple mention consultable sur le site web du Registre naval belge.

raadpleegbare melding op de website van het Belgisch Scheepsregister.

Artikel 2.5.20. Tenietgaan door verval

Artikel 37, tweede lid van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten tenietgaan door verloop van één jaar. Gezaghebbende rechtsleer en recente rechtspraak stellen dat het gaat om een vervaltermijn, die op strakke wijze bepaalt binnen welke tijd een partij haar rechten moet uitoefenen, en niet om een verjaringstermijn die vatbaar is voor schorsing of stuiting. Het uitoefenen van het voorrecht gebeurt meer bepaald door het leggen van beslag op het schip. Dit is geen stuitingsdaad maar een handeling waardoor het voorrecht wordt uitgeoefend. Het beslag mag ook een bewarend beslag zijn, maar het moet worden gehandhaafd. Het komt wenselijk voor deze zienswijzen uitdrukkelijk in de wettekst te bevestigen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de in principe met het Belgisch recht overeenstemmende formulering in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 8) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 9). Laatstgenoemd verdrag bepaalt dat de maritieme voorrechten tenietgaan na verloop van één jaar tenzij het schip, voor de afloop van deze termijn, in beslag is genomen en dit beslag leidt tot een gedwongen verkoop; de tekst sluit schorsing en stuiting uitdrukkelijk uit.

Het weze bevestigd dat het beslag op initiatief van één schuldeiser het tenietgaan voorkomt van de scheepsvoorrechten van alle andere schuldeisers.

De ontworpen regeling vergt een wijziging van (het mede naar het Belgisch Scheepvaartwetboek overgehevelde) artikel 1662 Ger. W., dat gewaagt van het ophouden van de "verjaring" van het voorrecht vanaf de datum waarop de aangifte van schuldvordering in de procedure van vereffening-verdeling verzonden is.

In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 9, tweede lid) bevat de huidige Zeewet (art. 37) een gedifferentieerde regeling omtrent het aanvangen van de vervaltermijn. In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 9.2) is een eenvoudiger regeling opgenomen: de eenjarige vervaltermijn begint te lopen wanneer de

Article 2.5.20. Extinction par déchéance

L'article 37, alinéa 2, de la Loi Maritime détermine l'extinction des privilèges à l'expiration d'un délai d'un an. La doctrine faisant autorité en la matière ainsi que la jurisprudence récente précisent qu'il s'agit d'un délai de forclusion, déterminant de manière stricte la période durant laquelle une partie doit exercer ses droits, et non d'un délai de prescription susceptible de suspension ou d'interruption. L'exercice du privilège intervient plus précisément par la pratique d'une saisie sur le navire. Il ne s'agit pas d'un acte d'interruption, mais d'une opération par laquelle le privilège est exercé. La saisie peut également être conservatoire, mais elle doit être maintenue. Il paraît souhaitable de confirmer explicitement cette position dans le texte de loi. On peut utiliser dans ce cadre la formulation, en principe conforme au droit belge, de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (art. 8) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 9). Cette dernière convention stipule que les privilèges maritimes s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait fait l'objet d'une saisie, conduisant à une vente forcée ; le texte exclut expressément la suspension ou l'interruption.

Il convient de confirmer que la saisie pratiquée à l'initiative d'un débiteur empêche l'extinction des privilèges sur navires de tous les autres créanciers.

Le régime en projet requiert une modification de l'article 1662 du Code judiciaire (également intégré dans le Code belge de la Navigation), lequel précise que la « prescription » du privilège cesse de courir à compter de la date de l'envoi de la déclaration de créance dans la procédure de liquidation-distribution.

Conformément à la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (art. 9, alinéa 2), la Loi Maritime actuelle reprend (art. 37) un régime différencié concernant le commencement du délai d'extinction. Le régime de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 9.2) est plus simple : le délai d'extinction d'un an commence à courir à compter de la date de la naissance des créances privilégiées, sauf

bevoorrechte schuldvorderingen ontstaan, behalve voor de sociale voorrechten, waarvoor de termijn maar aanvangt bij de afmonstering. Het verdient de voorkeur de preciezere regeling van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 te behouden met toevoeging van een bijzondere regel voor de sociale scheepsvoorrechten. Uiteraard werd de formulering van de ontworpen wettekst aangepast aan de nieuwe, in artikel 2.5.14 opgenomen lijst van de scheepsvoorrechten. Wat betreft de door de gewesten of gemeenschappen in te stellen scheepsvoorrechten, werd wel geopteerd voor een aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 analoge regeling wegens de diversiteit aan vorderingen waarop zij betrekking kunnen hebben.

Eerder heeft de Belgische wetgever gebruik gemaakt van de door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geboden mogelijkheid om de vervaltermijn tot drie jaar te verlengen indien het schip niet in beslag kon worden genomen.

Geen van de andere verdragen inzake voorrechten op zee- of binnenschepen kent een aldus geformuleerde verlengingsmogelijkheid. Van de door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geboden verlengingsmogelijkheid blijken bovendien erg weinig landen gebruik te hebben gemaakt. In Europa is het Italiaanse wetboek uit 1942 te vermelden en in een door het CMI in 1983 gepubliceerd onderzoek werd daarnaast alleen Polen aangehaald. Frankrijk, dat zoals België partij is bij de verdragsregeling van 1926, houdt het steeds op één jaar.

Bovendien geeft de interpretatie van de bepaling aanleiding tot moeilijkheden, want het is niet duidelijk welke soort van onmogelijkheid tot beslag bedoeld wordt; wellicht volstaat een feitelijke onmogelijkheid die bijv. kan bestaan in het feit dat het schip nooit in de territoriale wateren aanwezig was of te kortstondig om er beslag op te leggen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 8.2) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 9.2) bepalen dat de vervaltermijn niet loopt gedurende de periode waarin het de bevoorrechte schuldeiser om juridische redenen ("by law") onmogelijk was om het schip in beslag te nemen. De onmogelijkheid moet dus voortvloeien uit een

pour les privilèges sociaux, pour lesquels le délai ne commence à court qu'au moment du dérôlement. Il est préférable de maintenir le régime plus précis de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 en y ajoutant une règle particulière pour les privilèges sociaux. La formulation du texte de loi en projet a naturellement été adaptée à la liste nouvelle des privilèges sur navires, reprise à l'article 2.5.14. En ce qui concerne les privilèges sur navires à instaurer par les régions ou communautés, on a toutefois opté pour un régime analogue à la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 en raison de la diversité des créances auxquelles ils peuvent se rapporter.

Le législateur belge a recouru auparavant à la possibilité offerte par la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 de proroger le délai de prescription à trois ans si le navire ne pouvait faire l'objet d'une saisie.

Aucune des autres conventions relatives aux privilèges sur navires de mer ou bateaux de navigation intérieure ne prévoit une possibilité de prorogation ainsi formulée. En outre, très peu de pays s'avèrent y avoir recouru. En Europe, il faut citer le Code italien de 1942 et, outre ce pays, seule la Pologne a été reprise dans l'enquête publiée en 1983 par le CMI. La France, partie à la Convention de 1926 comme la Belgique, maintient le délai à un an.

En outre, l'interprétation de la disposition donne lieu à des difficultés, car le type d'impossibilité de saisie visé n'est pas clairement identifiable ; peut-être suffit-il d'une impossibilité factuelle, un navire n'ayant par exemple jamais été présent dans les eaux territoriales ou y ayant été présent de manière trop éphémère pour pratiquer une saisie. En revanche, la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (art. 8.2) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 9.2) précisent que le délai de prescription ne court pas tant qu'il était impossible pour le créancier privilégié de pratiquer une saisie pour raisons juridiques (« by law »). L'impossibilité doit dès lors découler d'une interdiction légale de pratiquer une saisie. Dans ce contexte, l'on a pensé

wettelijk verbod tot inbeslagname. Hierbij werd gedacht aan de landen waar een schip waarop reeds beslag is gelegd, niet het voorwerp kan zijn van een tweede beslag.

Er zijn ook landen, waaronder Nederland, waar geen enkele verlengingsmogelijkheid geldt.

Op basis van wat voorafgaat moet worden vastgesteld dat België momenteel een opvallende internationale uitzonderingspositie inneemt, die bovendien afsteekt tegen de recentere verdragsregimes. Deze afwijking schaadt de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag. Drie jaar na het ontstaan van de schuldvordering kunnen de hypothecaire schuldeiser en de koper van het schip immers nog steeds worden geconfronteerd met hen volledig onbekende voorrechten voor vorderingen die samen zeer hoog kunnen oplopen. Gelet op de tijdens de voorbereiding van de recentere verdragsregimes gedane vaststelling dat een algemene vervaltermijn van twee jaar reeds onaanvaardbaar is voor scheepsfinanciers, is een verlenging tot drie jaar bij feitelijke onmogelijkheid tot beslag als excessief te beschouwen. Dit springt nog meer in het oog in het licht van de in het zeerecht bestaande korte verjaringstermijnen voor de schuldvorderingen zelf. Daarenboven valt te wijzen op de snelheid van de hedendaagse communicatiemiddelen, die inactie gedurende drie jaar tot een onwaarschijnlijke hypothese maakt.

Om al deze redenen is het wenselijk de verlenging van de eenjarige termijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor te behouden voor gevallen van wettelijke onmogelijkheid tot inbeslagname. Ook voor België zal het mogelijk gaan om uitdrukkelijk in bijzondere publiekrechtelijke regelgeving neergelegde beletselen. Dit strookt met de verdragsregelingen van 1967 en 1993, geeft de hypothecaire schuldeisers en de scheepseigenaars meer zekerheid dan nu het geval is, maar komt de bevoorrechte schuldeisers nog altijd meer tegemoet dan het geval is in de landen zonder enige verlengingsmogelijkheid.

Uiteraard doet de ontworpen wijziging geen afbreuk aan de beslagmogelijkheid zelf. Alleen de gevallen van verlenging van de duurtijd van het

aux pays dans lesquels un navire ne peut pas faire l'objet d'une seconde saisie.

Certains pays, dont les Pays-Bas, ne prévoient aucune possibilité de prorogation.

Sur la base de ce qui précède, force est de constater que la Belgique adopte actuellement une position exceptionnelle sur le plan international, qui contraste en outre avec les régimes conventionnels plus récents. Cette dérogation nuit à l'attrait du pavillon belge. Trois ans après la naissance de leur créance, les créanciers hypothécaires et l'acheteur du navire peuvent encore se voir confrontés à des privilèges qui leur étaient totalement inconnus et peuvent parfois atteindre ensemble des montants très importants. Lors de la préparation des récents régimes conventionnels, un délai d'extinction général de deux ans avait déjà été jugé inacceptable pour les bailleurs de fonds maritimes. Il convient dès lors de considérer comme excessive une prorogation à trois ans en cas d'impossibilité factuelle de saisie. Ceci paraît d'autant plus évident à la lumière des courts délais de prescription que le droit maritime attache aux créances elles-mêmes. Il faut en outre signaler qu'une inaction de trois années constitue une hypothèse invraisemblable compte tenu de la rapidité des moyens modernes de communication.

Pour toutes ces raisons, il est souhaitable que le Code belge de la Navigation réserve la prorogation du délai d'un an pour les cas d'impossibilité légale de saisie. En Belgique aussi, il pourra s'agir d'obstacles expressément posés dans des réglementations particulières de droit public. Ceci cadre avec les régimes conventionnels de 1967 et 1993 et octroie davantage de sécurité aux créanciers hypothécaires ainsi qu'aux propriétaires de navires que c'est le cas actuellement. Cependant, les créanciers privilégiés seront toujours mieux considérés que dans les pays qui ne connaissent aucune possibilité de prorogation.

Bien entendu, la modification en projet ne porte pas atteinte à la possibilité proprement dite de pratiquer une saisie. Seuls les cas de prorogation de la durée

voorrecht worden ingevolge de hier toegelichte nieuwe bepaling beperkt. De betrokken schuldeiser wordt na verloop van de niet-verlengde vervaltermijn van één jaar een chirografaire schuldeiser.

Hoofdstuk 4 – Scheepsretentierechten

Artikel 2.5.21. Andere regelgeving

Deze bepaling maakt duidelijk dat de in 2013 in het Burgerlijk Wetboek ingevoegde bepalingen betreffende het retentierecht niet op het in dit hoofdstuk geregelde scheepsretentierecht van toepassing zijn.

Artikel 2.5.22. Scheepsretentierecht van de scheepswerf

Het is nuttig om, overeenkomstig het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 6) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 7) een retentierecht toe te kennen aan de scheepsbouwer en de scheepshersteller. De in de verdragen opgenomen formulering is enigszins vereenvoudigd. Het voorrecht begunstigt mede de werf die met de uitrusting, ombouw of herstelling van een schip is belast.

De vermelding "Behoudens afwijkend beding" in paragraaf 1 laat – uitsluitend – toe dat de scheepswerf contractueel van het scheepsretentierecht afziet. Een uitbreiding is niet mogelijk (zie overigens het volgende artikel).

In paragraaf 2 wordt de draagwijdte van het scheepsretentierecht gepreciseerd. De desbetreffende formulering is geïnspireerd door de in het gemeen recht gangbare definitie van het retentierecht. De bepaling regelt niets i.v.m. gemeenrechtelijke retentierechten op andere zaken dan het eigenlijke schip.

Omtrent de inschrijving van het retentierecht wordt verwezen naar het hierboven toegelichte artikel 2.1.24, § 1. Het tijdstip van de inschrijving is zonder belang opdat het in paragraaf 3, tweede zin van het hier toegelichte artikel kan spelen.

Artikel 2.5.23. Andere retentierechten

du privilège sont limités en vertu de la nouvelle disposition commentée ici. Le débiteur concerné devient ainsi créancier chirographaire à l'expiration du délai d'un an non prorogé.

Chapitre 4 – Droits de rétention sur navires

Article 2.5.21. Autre réglementation

Cette disposition précise que les dispositions insérées en 2013 dans le Code civil relatives au droit de rétention ne s'appliquent pas au droit de rétention sur navire réglementé dans le présent chapitre.

Article 2.5.22. Droit de rétention du chantier naval

Conformément à la Convention privilèges sur les privilèges sur navires de 1967 (art. 6) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 7), il est utile d'octroyer un droit de rétention au constructeur et au réparateur de navires. La formulation reprise dans les conventions a été quelque peu simplifiée. Le privilège favorise également le chantier chargé de l'équipement, de la transformation ou de la réparation d'un navire.

La mention « [s]auf disposition dérogatoire » au paragraphe 1er autorise – exclusivement – le chantier naval à renoncer contractuellement à son droit de rétention. Une extension n'est pas possible (voir d'ailleurs l'article suivant).

La portée du droit de rétention sur navire est précisée au paragraphe 2. La formulation correspondante s'inspire de la définition du droit de rétention utilisée en droit commun. La disposition ne règle aucunement les droits de rétention de droit commun dans des matières autres que celle du navire proprement dit.

Concernant l'inscription du droit de rétention, il est renvoyé à l'article 2.1.24, § 1er, commenté ci-dessus. Le moment de l'inscription est sans importance pour l'application de la deuxième phrase de l'article ici commenté au paragraphe 3.

Article 2.5.23. Autres droits de rétention

Deze bepaling maakt duidelijk dat, hoewel de uitoefening van andere retentierechten dan het in het vorige artikel geregelde scheepsretentierecht denkbaar is, deze retentierechten niet aan hypothecaire schuldeisers kunnen worden tegengesteld.

Hoofdstuk 5 – Scheepshypotheken

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 2.5.24. Andere regelgeving

Gelet op het uit de brede definitie van het begrip schip in artikel 1.1.3 volgende ruime toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek, verdient de verhouding tussen het nieuwe wetboek en de hoofdzakelijk op de bescherming van particulieren gerichte wetgeving betreffende het hypothecair krediet verduidelijking.

Tot voor kort bestond in de rechtsleer discussie omtrent de vraag of het koninklijk besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leeningen als opgeheven moest worden beschouwd. Door artikel 53, 1° van de wet van 19 april 2014 houdende invoeging van boek VII "Betalings- en kredietdiensten" in het Wetboek van economisch recht, houdende invoeging van de definities eigen aan boek VII en van de straffen voor de inbreuken op boek VII, in de boeken I en XV van het Wetboek van economisch recht en houdende diverse andere bepalingen werd het koninklijk besluit alsnog expliciet opgeheven, maar tegelijk werd de reeds in de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet opgenomen overgangsregeling uitdrukkelijk bevestigd, met name dat het koninklijk besluit blijft gelden voor de lopende kredietovereenkomsten.

Artikel 2.5.25. Voor scheepshypotheek vatbare goederen

Dit artikel bevestigt het principe vervat in artikel 25, eerste lid van de Zeewet. Opname van de bepaling is nodig omdat de gemeenrechtelijke hypotheek alleen kan worden gevestigd op

Cette disposition précise clairement que, bien que l'exercice d'autres droits de rétention que celui énoncé à l'article précédent soit envisageable, ils sont inopposables aux créanciers hypothécaires.

Chapitre 5 – Hypothèques sur navires

Section 1 – Dispositions générales

Article 2.5.24. Autre réglementation

Considérant le champ d'application étendu du Code belge de la Navigation, issu de la définition large de la notion de navire à l'article 1.1.3, une précision doit être apportée aux liens existant entre le nouveau code et la législation principalement axée sur la protection des particuliers relative au crédit hypothécaire.

Jusqu'il y a peu, il existait dans la doctrine un débat concernant la question de savoir s'il fallait considérer comme abrogé l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires. L'arrêté royal a encore été explicitement abrogé par l'article 53, 1°, de la loi du 19 avril 2014 portant insertion du livre VII « Services de paiement et de crédit » dans le Code de droit économique, portant insertion des définitions propres au livre VII et des peines relatives aux infractions au livre VII, dans les livres I et XV du Code de droit économique, et portant diverses autres dispositions ; parallèlement, le régime de transition déjà repris dans la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire a été expressément confirmé, stipulant notamment que l'arrêté royal reste applicable aux contrats de crédit en cours.

Article 2.5.25. Biens susceptibles d'hypothèque sur navire

Cet article confirme le principe émis à l'article 25, alinéa 1er, de la Loi Maritime. Il est nécessaire de reprendre cette disposition parce que l'hypothèque de droit commun ne peut grever que les biens

onroerende goederen en omdat de scheepshypotheek, ingevolge het ontworpen artikel 2.5.3, § 2, voortaan uitsluitend door de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

Scheepshypotheken kunnen voortaan worden gevestigd op alle schepen die voldoen aan de in artikel 1.1.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen definitie (met dien verstande dat inschrijving van de scheepshypotheek maar mogelijk is wanneer het schip geregistreerd of teboekgesteld is). Zoals eerder in Frankrijk gebeurde, wordt elke minimumtonnage afgeschaft, en worden ook niet met winstoogmerk geëxploiteerde schepen zonder uitzondering hypothekeerbaar. Dit verbetert de positie van overheidsbesturen en die van eigenaars van pleziervaartuigen en varend erfgoed.

Ofschoon schepen het voorwerp kunnen uitmaken van een vruchtgebruik of een recht van gebruik en bewoning (zie art. 2.4.7), kan op deze rechten geen scheepshypotheek worden gevestigd (en overigens ook geen grondhypotheek). Naar dergelijke regeling bestaat blijkbaar geen vraag. Een sluitende, praktisch werkbare regeling zou ook niet gemakkelijk zijn uit te werken.

Artikel 2.5.26. Vestiging van de scheepshypotheek

Ook deze bepaling neemt een in artikel 25, eerste lid van de Zeewet opgenomen basisregel over, met toevoeging van een verwijzing naar de wettelijke hypotheken t.v.v. de fiscus, sociale zekerheidsinstellingen en andere overheidsdiensten. Zo kunnen bijv. wettelijke hypotheken worden ingeschreven als zekerheid voor de invordering van inkomstenbelastingen (art. 425 WIB 1992), de belasting over de toegevoegde waarde (art. 86 WBTW 2007) en de successierechten (art. 84 W.Succ.R.).

Wat de terminologie betreft valt op te merken dat het Nederlandse onderscheid tussen de "verlening" van een hypotheek en de "vestiging" ervan, waarbij dit laatste doelt op de inschrijving van de akte, niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt overgenomen. Waar de ontworpen wetsbepalingen gewagen van het

immobiliers et parce qu'en vertu de l'article 2.5.3, § 2 en projet les hypothèques sur navires sont désormais exclusivement régies par les dispositions du Code belge de la Navigation.

Les hypothèques sur navires peuvent dorénavant grever tous les navires répondant à la définition reprise à l'article 1.1.3 du Code belge de la Navigation (étant entendu que l'inscription de l'hypothèque sur navire n'est possible que lorsque le navire est enregistré ou immatriculé). Comme tel fut déjà le cas en France, le Code belge de la Navigation supprime toute référence au tonnage minimum, et les navires exploités sans but lucratif sont également tous sans exception susceptibles d'hypothèques. Ceci améliore la position des administrations publiques ainsi que celle des propriétaires de navires de plaisance et de patrimoine navigant.

Même si les navires peuvent faire l'objet d'un droit d'usufruit ou d'un droit d'usage et d'habitation (voir art. 2.4.7), ces droits ne peuvent être grevés d'une hypothèque (ni même d'ailleurs d'une hypothèque terrestre). Apparemment un tel régime ne présente aucun intérêt. Il serait d'ailleurs compliqué d'élaborer un régime cohérent et praticable en la matière.

Article 2.5.26. Constitution de l'hypothèque sur navire

Cette disposition reprend également une règle de base énoncée à l'article 25, alinéa 1er, de la Loi Maritime, en y ajoutant une référence aux hypothèques légales au bénéfice du fisc, des organismes de sécurité sociale et d'autres services publics. On peut ainsi procéder par exemple à l'inscription d'hypothèques légales pour garantir une créance d'impôt sur les revenus (art. 425 CIR 1992), de taxe sur la valeur ajoutée (art. 86 CTVA 2007) et de droits de succession (art. 84 C. dr. succ).

Concernant la terminologie, il faut noter que la distinction néerlandaise entre la « verlening » (« octroi ») d'une hypothèque et sa « vestiging » (« constitution »), laquelle renvoie à l'inscription de l'acte, n'a pas été reprise dans le Code belge de la Navigation. Lorsqu'il est fait mention, dans les dispositions légales en projet, de la « constitution »

"vestigen" van een scheepshypotheek, wordt, conform het gemeen Belgisch recht, gedoeld op het tot stand brengen ervan; het tegenstelbaar maken geschiedt door "inschrijving".

Artikel 2.5.27. Bekwaamheid van de scheepshypotheekgever

Paragraaf 1 expliciteert in het Belgisch Scheepvaartwetboek een impliciet uit artikel 73 van de Hypotheekwet volgende grondvoorwaarde voor hypotheekvestiging. Laatstbedoelde wetsbepaling bepaalt dat de hypotheek alleen kan worden toegestaan door hen die bekwaam zijn om de onroerende goederen welke zij daarmee bezwaren, te vervreemden. Deze bekwaamheid komt per definitie alleen de eigenaar toe. Bedoelde bepaling van de Hypotheekwet is op de scheepshypotheken van toepassing ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. De hier opgenomen bepaling bevestigt bestaand recht. In overeenstemming met het gemeen recht inzake de grondhypotheken, is het voorschrift gesanctioneerd met een volstrekte nietigheid.

I.v.m. de vraag wie eigenaar van een schip is, dient te worden verwezen naar de bewijsregel opgenomen in artikel 2.4.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Al naargelang van het geval zal de hypotheek op een schip in aanbouw worden gevestigd door de bouwer, de bouwheer of beiden samen. De hier bedoelde eigenaar is niet noodzakelijk hij op het betrokken tijdstip die als eigenaar geregistreerd of teboekgesteld is.

Paragraaf 2 neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 75 van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. Op te merken valt dat het tweede lid van artikel 75 van de Hypotheekwet betreffende de hypotheken van afwezigen in 2007 werd opgeheven. Die bepaling dient hier dan ook niet meer te worden opgenomen.

Artikel 2.5.28. Vestiging door de gezagvoerder of een lasthebber

In het grondhypothekenrecht geldt de regel dat om goederen voor rekening van een derde met

d'une hypothèque sur navire, on se réfère à son établissement, conformément au droit commun belge ; l'opposabilité se produit par « l'inscription ».

Article 2.5.27. Capacité de l'affectant hypothécaire sur navire

Le paragraphe 1er formule dans le Code belge de la Navigation une condition fondamentale à la constitution d'hypothèque, déjà implicitement contenue dans l'article 73 de la Loi hypothécaire. La disposition légale dernièrement visée stipule que les hypothèques ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les immeubles qu'ils y soumettent. Cette capacité ne revient par définition qu'au propriétaire. La disposition visée de la Loi hypothécaire est applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime. La disposition reprise ici confirme le droit existant. Conformément au droit commun en matière d'hypothèques terrestres, la prescription a été sanctionnée de nullité absolue.

Pour ce qui est de la question de savoir qui est propriétaire du navire, il faut renvoyer à la règle de la preuve reprise à l'article 2.4.6 du Code belge de la Navigation. Selon le cas, l'hypothèque sur un navire en construction sera constituée par le constructeur, par le maître d'ouvrage ou les deux ensemble. Le propriétaire ici visé n'est pas nécessairement celui qui a été enregistré ou immatriculé en tant que propriétaire sur le moment en question.

Le paragraphe 2 reprend dans le Code belge de la Navigation la règle de l'article 75 de la Loi hypothécaire, déjà applicable actuellement aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime. Il convient de noter que l'alinéa 2 de l'article 75 de la Loi hypothécaire, relatif aux hypothèques des absents, a été supprimé en 2007. Il ne faut donc plus reprendre cette disposition ici.

Article 2.5.28. Constitution par le commandant ou un mandataire

En droit des hypothèques terrestres, il existe une règle exigeant un mandat *exprès* pour grever des

hypotheek te bezwaren, een *uitdrukkelijke* lastgeving is vereist. Hij vloeit voort uit artikel 1988, tweede lid B.W. De Franse wetgeving bepaalt dat een scheepshypotheek maar kan worden gevestigd op basis van een *bijzonder* mandaat.

Om verwarring te vermijden is het wenselijk expliciet te bepalen dat voor hypotheekvestiging door een gezagvoerder of een gemeenrechtelijke lasthebber een uitdrukkelijk mandaat vereist is.

Artikel 2.5.29. Vorm

De Zeewet eist niet dat een scheepshypotheek wordt gevestigd bij geschrift. Dergelijke eis gold wel onder de Zeewet van 1879, maar werd doelbewust afgeschaft door de Zeewet van 1908. De reden was dat de wetgever aan partijen geen nodeloze vormvoorschriften wenste op te leggen. Overigens moet de scheepshypotheek, om door inschrijving aan derden te kunnen worden tegengeworpen, toch op schrift worden gesteld, zodat het vereiste van een geschrift uiteindelijk toch wordt opgelegd, maar dan onrechtstreeks.

De nieuwe bepaling eist dat de scheepshypotheek wordt gevestigd bij authentieke of bij onderhandse akte. In de huidige praktijk worden in de zee- en binnenvaart doorgaans niet-notariële hypotheekakten opgesteld, waarvoor de financiële instellingen typecontracten hebben uitgewerkt. Het is noch in het belang van de banken, noch in dat van de scheepseigenaars om deze praktijk, welke flexibiliteit en kostenvoordelen oplevert, te verbieden. Ofschoon in verschillende landen, waaronder Nederland, wél een authentieke akte wordt verlangd, blijven diverse andere wetgevingen eveneens met de vestiging van scheepshypotheken bij onderhandse akte genoegen nemen.

In de scheepsfinancieringspraktijk komt het voor dat de bank naast de scheepshypotheek andere, bijkomende zekerheden vraagt, zoals een hypotheek op aan de schuldenaar toebehorende onroerende goederen. Hoewel de scheepshypotheken en de grondhypotheken aan andere wetsbepalingen zijn onderworpen, is het onnodig in het wetboek een verbod op te nemen van gemengde hypotheekakten, die zowel een

biens d'une hypothèque pour le compte d'un tiers. Cette règle découle de l'article 1988, alinéa 2, du Code civil. La législation française stipule qu'une hypothèque sur navire peut être constituée sur la base d'un mandat *spécial*.

Afin d'éviter toute confusion, il est souhaitable d'indiquer explicitement qu'un mandat exprès est exigé pour la constitution d'une hypothèque par un commandant ou un mandataire de droit commun.

Article 2.5.29. Forme

La Loi Maritime n'exige pas la constitution d'une hypothèque par écrit. Une telle exigence s'appliquait bel et bien sous la Loi Maritime de 1879, mais a été délibérément supprimée par la Loi Maritime de 1908. La raison était que le législateur ne souhaitait pas imposer aux parties des exigences formelles inutiles. D'ailleurs, les hypothèques sur navires doivent faire l'objet d'un écrit afin de pouvoir être opposées aux tiers par leur inscription, de sorte que l'exigence d'un écrit est finalement imposée, mais de manière indirecte.

La nouvelle disposition exige que l'hypothèque sur navire soit constituée par acte authentique ou par un acte sous seing privé. Dans la pratique actuelle, dans le domaine de la navigation maritime et intérieure, on établit généralement des actes de constitution d'hypothèques non notariés, pour lesquels les institutions financières ont mis au point des contrats types. Il n'est dans l'intérêt ni des banques, ni dans celui des propriétaires de navires d'interdire cette pratique, qui présente des avantages en matière de flexibilité et de coûts. Bien que d'autres pays, comme les Pays-Bas, exigent un acte authentique, il reste que d'autres législations se satisfont également de la constitution d'hypothèques sur navires par acte sous seing privé.

La pratique du financement des navires montre que les banques, en plus d'une hypothèque sur navire, réclament des sûretés supplémentaires comme l'hypothèque sur des immeubles appartenant au débiteur. Bien que les hypothèques sur navires et les hypothèques terrestres soient soumises à des dispositions légales différentes, il est inutile de reprendre dans le code l'interdiction des actes d'hypothèque mixtes, qui constituent tant une

scheepshypotheek als een grondhypotheek vestigen. De Hypotheekwet bevat dergelijk verbod overigens evenmin. In de Verenigde Staten erkent de wetgeving het bestaan van gemengde hypotheken, maar doen de banken in de praktijk wel afzonderlijke hypotheekakten opstellen.

Artikel 2.5.30. Woonstkeuze

De ontworpen bepaling neemt, in een geactualiseerde formulering, het eerste, het derde en het vierde lid van artikel 30 van de Zeewet over.

Het eerste lid schrapt de verplichte woonstkeuze ter standplaats van de Scheepshypotheekbewaarder. Zoals reeds gesteld in een wetsvoorstel uit 2001, is deze verplichting in het licht van de moderne communicatie- en vervoersmiddelen verouderd, en kan worden volstaan met een woonstkeuze op een adres in België.

Het laatste lid is volledig herschreven omdat artikel 88 van de Hypotheekwet, waarnaar artikel 30, vierde lid van de Zeewet verwijst, naar de Scheepshypotheekbewaarder opmerkte, inzake scheepshypotheken praktisch ontoepasbaar is. Verder beslecht de nieuwe regeling het in het gemeen zekerhedenrecht voortdurende twistpunt of de gekozen woonplaats ook kan worden geschrapt, en laat zij de in 88, derde lid van de Hypotheekwet bedoelde formaliteit i.v.m. de notariële identiteitsbevestiging achterwege.

Artikel 2.5.31. Scheepshypotheek op schepen in aanbouw

Het principe dat een hypotheek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw is momenteel opgenomen in artikel 26, tweede lid van de Zeewet. Het komt voor in vrijwel alle maritieme wetgevingen. Het door het CMI voorbereide Scheepsbouwverdrag 1967, dat o.m. de verplichting invoerde om de registratie van rechten op schepen in aanbouw mogelijk te maken (art. 1), is echter nooit in werking getreden.

De op de Scheepsregistratiewet gebaseerde Belgische publiekrechtelijke reglementering geeft

hypothèque sur navire qu'une hypothèque terrestre. La Loi hypothécaire ne contient du reste pas non plus une telle interdiction. La législation américaine reconnaît l'existence des hypothèques mixtes, mais, en pratique, les banques font dresser des actes d'hypothèque séparés.

Article 2.5.30. Élection de domicile

La disposition en projet reprend, dans une formulation actualisée, les alinéas 1er, 3 et 4 de l'article 30 de la Loi Maritime.

L'alinéa 1er supprime l'élection de domicile obligatoire au lieu de résidence du Conservateur des hypothèques. Comme déjà établi dans une proposition de loi de 2001, cette obligation était déjà dépassée à la lumière des moyens modernes de communication et de transport ; une élection de domicile à une adresse belge suffit.

Le dernier alinéa a été intégralement réécrit parce que, de l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes, l'article 88 de la Loi hypothécaire, auquel renvoie l'article 30, alinéa 4, de la Loi Maritime, est pratiquement inapplicable aux hypothèques sur navires. De plus, le nouveau régime tranche la question litigieuse de droit commun des sûretés de la possibilité de suppression de l'élection de domicile, et omet la formalité de certification d'identité par un notaire, telle que visée à l'article 88, alinéa 3, de la Loi hypothécaire.

Article 2.5.31. Hypothèque sur un navire en construction

Le principe permettant la constitution d'une hypothèque sur un navire en construction est actuellement repris à l'article 26, alinéa 2, de la Loi Maritime. On le retrouve dans quasiment toutes les législations maritimes. La Convention navires en construction 1967 préparée par le CMI, qui a notamment introduit l'obligation d'autoriser l'enregistrement des droits sur des navires en construction (art. 1er), n'est toutefois jamais entrée en vigueur.
La réglementation de droit public belge, basée sur la Loi relative à l'enregistrement des navires, offre déjà

reeds een kader voor de registratie van zeeschepen die in België in aanbouw zijn. De wet zelf bepaalt dat een schip in aanbouw als schip wordt beschouwd zodra het bouwcontract is ondertekend. Het Scheepsregistratiebesluit bepaalt dat in België in aanbouw zijnde zeeschepen onderworpen zijn aan de verplichting tot registratie. De verplichting tot het aanvragen van de registratie rust op de bouwer, en de registratie geschiedt op zijn aanvraag. Een zeeschip dat in aanbouw is voor rekening van derden wordt binnen dertig dagen nadat het bouwcontract is ondertekend, geregistreerd op aanvraag van de bouwer of van degene voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst. Het bouwcontract moet bij de aanvraag worden gevoegd. Als de bouwer het zeeschip voor eigen rekening bouwt, dient hij zijn aanvraag in binnen dertig dagen nadat hij met de bouw begonnen is; hij moet bij zijn aanvraag een geschrift voegen waarbij hij verklaart uitsluitend eigenaar te zijn van dat zeeschip. Als het materiaal voor het bouwen van het zeeschip op de werf is aangevoerd en geïndividualiseerd, wordt dit laatste vastgesteld bij een door de bouwer opgemaakt geschrift.

Voor binnenschepen in aanbouw voorziet de Zeewet momenteel in een facultatieve teboekstelling (art. 272*bis*, § 1). Een schip dat in België in aanbouw is, wordt teboekgesteld op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst (art. 272*bis*, § 5, eerste lid).

De ontworpen wetsbepaling bevestigt de principiepsmogelijkheid tot hypothekering van het schip in aanbouw. De bepaling preciseert vanaf wanneer de hypotheek kan worden gevestigd. In lijn met de Scheepsregistratiewet is – ook voor binnenschepen – bepaald dat de hypotheek kan worden gevestigd zodra het bouwcontract is getekend. Hoewel het Verdrag van 27 mei 1967 betreffende de registratie van rechten op schepen in aanbouw de nationale wetgever toelaat als voorwaarde voor registratie te eisen dat de kiel reeds is gelegd, of dat op de plaats van de stapelloop gelijkwaardig bouwwerk werd verricht (art. 4, tweede lid), geldt dergelijke conditie geenszins voor registratie in België; dergelijke eis

un cadre à l'enregistrement des navires de mer en construction en Belgique. La loi précise elle-même qu'un navire en construction est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction. L'Arrêté relatif à l'enregistrement des navires stipule que les navires de mer en construction en Belgique sont soumis à l'obligation d'enregistrement. L'obligation de demande d'enregistrement incombe au constructeur, et l'enregistrement intervient à sa demande. Tout navire de mer en construction pour le compte de tiers est enregistré dans les trente jours suivant la signature du contrat de construction, à la demande du constructeur ou de la personne pour le compte de laquelle le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété. Le contrat de construction doit être joint à la demande. Lorsque le constructeur construit le navire de mer pour son propre compte, il doit introduire sa demande dans les 30 jours du commencement de la construction ; il doit joindre à sa demande un écrit attestant qu'il est le propriétaire exclusif de ce navire de mer. Si les matériaux destinés à la construction du navire de mer ont été apportés et individualisés sur le chantier, cette individualisation doit être constatée par un écrit établi par le constructeur.

Pour les bateaux de navigation intérieure en construction, la Loi Maritime prévoit actuellement l'immatriculation facultative (art. 272 *bis*, § 1er). L'immatriculation d'un navire en construction en Belgique a lieu sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de laquelle le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété (art. 272 *bis*, § 5, alinéa 1er).

La disposition en projet confirme la possibilité de principe de constituer une hypothèque sur un navire en construction. La disposition précise à partir de quand on peut constituer l'hypothèque. Conformément à la Loi sur l'enregistrement des navires, il est stipulé – également pour les bateaux de navigation intérieure – que l'hypothèque peut être constituée dès la signature du contrat de construction. Bien que la Convention du 27 mai 1967 relative à l'enregistrement des droits relatifs aux navires en construction précise que « la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou qu'un travail de construction équivalent ait été exécuté à l'endroit où le navire doit être lancé » (art. 4, alinéa 2), cette condition ne

dient derhalve evenmin te gelden voor hypothekering. Er is geen reden om de beoordeling van de risico's niet over te laten aan de contractpartijen.

Ingevolge artikel 2.1.26, kan de gevestigde hypotheek uiteraard maar worden ingeschreven na registratie resp. teboekstelling van het schip in aanbouw. Bij bouw voor eigen rekening, in welk geval geen bouwcontract wordt gesloten, kan de hypotheek logischerwijze maar worden gevestigd vanaf de registratie of teboekstelling van het schip in aanbouw.

Sommige wetgevingen zoals de Noorse besteden uitvoerig aandacht aan de registreerbaarheid en hypothekeerbaarheid van boorplatforms. De Duitse wetgeving behandelt niet alleen de hypothekering van schepen in aanbouw, maar ook deze van in aanbouw zijnde of afgewerkte drijvende droogdokken. Er is geen noodzaak gebleken om in het Belgisch Scheepvaartwetboek analoge bepalingen op te nemen. In aanbouw zijnde en nog niet definitief in de bodem verankerde boorplatforms zijn immers schepen in de zin van het wetboek, zodat het normale regime van de scheepshypotheken van toepassing is. Een gelijkaardige vaststelling kan worden gemaakt omtrent drijvende droogdokken. Eens dergelijke tuigen definitief en vast verankerd zijn, kan in principe eventueel een gemeenrechtelijke grondhypotheek worden gevestigd. Het Belgisch Scheepvaartwetboek biedt evenwel de mogelijkheid bepaalde vaste tuigen met schepen gelijk te stellen (zie art. 1.1.3).

De overige bepalingen van dit hoofdstuk die betrekking hebben op het schip, gelden *mutatis mutandis* ook voor schepen in aanbouw.

Artikel 2.5.32. Voorwaardelijke of vernietigbare scheepshypotheek

De eerste paragraaf van de ontworpen bepaling neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 74 van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. De

s'applique nullement à l'enregistrement en Belgique ; ladite exigence ne vaut dès lors pas non plus en matière de constitution d'hypothèque. Il n'y a aucune raison de ne pas laisser aux parties au contrat le soin d'évaluer elles-mêmes le risque lié à cette opération.
En vertu de l'article 2.1.26, on ne peut évidemment procéder à l'inscription de l'hypothèque constituée qu'après l'enregistrement ou l'immatriculation du navire en construction. En cas de construction pour son propre compte, aucun contrat de construction n'ayant été conclu, on ne peut en toute logique constituer l'hypothèque qu'à partir de l'enregistrement ou de l'immatriculation du navire en construction.
Certaines législations, comme la norvégienne, consacrent une attention particulière au caractère enregistrable et hypothécable des plateformes de forage. La législation allemande ne traite pas seulement de la constitution d'hypothèque des navires en construction, mais également de celle des cales sèches flottantes en construction ou achevées. Il n'est pas apparu nécessaire de reprendre des dispositions analogues dans le Code belge de la Navigation. En effet, les plateformes de forage en construction, et celles qui ne sont pas encore ancrées au fond, sont des navires au sens du code, le régime ordinaire des hypothèques sur navires leur étant dès lors applicable. On peut dresser un constat similaire en matière de cale sèche flottante. Une fois ces engins définitivement et solidement ancrés, ils peuvent en principe éventuellement être grevés d'une hypothèque terrestre de droit commun. Le Code belge de la Navigation offre toutefois la possibilité d'assimiler certains engins fixes à des navires (voir art. 1.1.3).

Les autres dispositions de ce chapitre relatives aux navires s'appliquent également *mutatis mutandis* aux navires en construction.

Article 2.5.32. Hypothèque sur navire conditionnelle ou annulable

Le paragraphe 1er de la disposition en projet reprend dans le Code belge de la Navigation la règle de l'article 74 de la Loi hypothécaire, actuellement applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime. La formulation du texte a été quelque peu simplifiée.

formulering van de tekst werd enigszins vereenvoudigd.

Onder de Zeewet is het onzeker of een bouwheer die de eigendom van een schip in aanbouw of delen ervan pas later zal verwerven een hypotheek kan vestigen op wat hem nog niet toebehoort. Dergelijke hypotheekvestigingen schijnen in de praktijk wel eens voor te komen. Ter ondersteuning ervan wordt verwezen naar artikel 74 van de Hypotheekwet, dat op scheepshypotheken van toepassing is krachtens artikel 25, tweede lid van de Zeewet en de hypothekeerbaarheid bevestigt van goederen waarop de hypotheekgever een voorwaardelijk recht bezit.

De hypothekering van in aanbouw zijnd schip door de opdrachtgever die nog geen eigenaar is, kan reeds onder het huidige recht mogelijk worden geacht. Ten einde de rechtszekerheid en de scheepsfinanciering te bevorderen is een uitdrukkelijke wettelijke bekrachtiging hiervan wenselijk. Deze wordt verschaft in de tweede paragraaf van de ontworpen bepaling, die in principe moet worden gezien als een toepassing van paragraaf 1, met dien verstande dat paragraaf 2 voorbijgaat aan het onderscheid tussen de hypotheek op goederen die werden verworven onder opschortende voorwaarde en de hypotheek op toekomstige goederen, en dus een ruimer geldingsbereik heeft. De bedoeling van de bepaling is immers om de hypothekering n.a.v. scheepsbouwprojecten maximaal te bevorderen. Uiteraard mag worden verwacht dat de contractpartijen de risico's eigen aan de beoogde situatie zorgvuldig zullen evalueren.

Artikel 2.5.33. Afbakening van de scheepshypotheek

Onder afbakening van een hypotheek wordt verstaan dat elke hypotheek vanuit haar wezen moet beperkt zijn tot welbepaalde goederen, tot een welbepaald bedrag en een welbepaalde schuld. De hier opgenomen bepaling correspondeert met artikel 26, eerste lid van de Zeewet. Het tweede lid expliciteert een nu reeds geldend principe. In dit verband moet echter ook rekening worden gehouden met de regeling van de

La Loi Maritime ne précise pas clairement s'il est loisible au maître d'ouvrage, qui n'obtiendra qu'ultérieurement la propriété du navire en construction ou de parties de celui-ci, de constituer une hypothèque sur ce qui ne lui appartient pas encore. Ce type de constitutions d'hypothèque semble parfois survenir dans la pratique. Il peut être renvoyé à ce sujet à l'article 74 de la Loi hypothécaire, lequel est applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime, et qui confirme le caractère hypothécable des biens sur lesquels l'affectant dispose d'un droit conditionnel.

Le droit actuel autorise déjà la constitution d'une hypothèque sur un navire en construction par le maître d'ouvrage qui n'en est pas encore propriétaire. Afin de favoriser la sécurité juridique et d'encourager le financement des navires, une validation légale expresse est souhaitable. C'est chose faite au paragraphe 2 de la disposition en projet, qui doit en principe être considérée comme une application du paragraphe 1er, étant entendu que le paragraphe 2 jouit d'un champ d'application plus étendu puisqu'il néglige la distinction entre l'hypothèque sur les biens acquis sous condition suspensive et l'hypothèque sur les biens futurs. La disposition a en effet pour objectif de favoriser au maximum la constitution d'hypothèques dans le cadre de projets de construction de navires. On peut évidemment s'attendre à ce que les parties aux contrats évaluent scrupuleusement les risques, à la lumière de la situation visée.

Article 2.5.33. Délimitation de l'hypothèque sur navire

On entend par « délimitation d'une hypothèque » qu'il convient de limiter chaque hypothèque à certains biens, à un certain montant et à une certaine dette. La disposition reprise ici correspond à l'article 26, alinéa 1er, de la Loi Maritime. L'alinéa 2 formule un principe déjà applicable à l'heure actuelle. À cet égard, il y a toutefois lieu de tenir compte également du régime des mentions à reprendre dans les actes en vue de l'inscription.

met het oog op de inschrijving in de akten op te nemen vermeldingen.

Artikel 2.5.34. Ondeelbaarheid van de scheepshypotheek

Er is geen aanleiding om bijzondere bepalingen toe te voegen over een vloothypotheek in de zin van een hypotheek op het onbepaald geheel van de schepen die eigendom van de schuldenaar zijn. Wanneer een scheepseigenaar een hypotheek wenst te vestigen op het geheel van de hem op dat ogenblik of in de toekomst toebehorende vloot, moet, ingevolge het specialiteitsbeginsel, elk van de betrokken schepen worden geïdentificeerd. Deze regel geldt nu al in België en bestaat o.m. ook in het Franse recht.

Het is wel nuttig in het nieuwe wetboek te bevestigen dat scheepshypotheken kunnen worden gevestigd op meer dan één schip. Hierbij is het ook nuttig om in het wetboek het principe van de ondeelbaarheid van de hypotheek te bevestigen. Dit principe geldt voor de grondhypotheken ingevolge artikel 41, tweede lid van de Hypotheekwet, dat door de Zeewet niet van toepassing is verklaard op scheepshypotheken. Het principe wordt hier ingevoerd in een vereenvoudigde formulering, die duidelijk maakt dat van het principe contractueel kan worden afgeweken. De regeling is inz. nuttig om de positie van de scheepsfinancier te versterken en zo de kredietverlening aan te moedigen. In de praktijk worden scheepshypotheken op meer dan één schip vooral in de binnenvaart gevestigd. Binnenvaartreders zullen aandacht moeten hebben voor de eventuele wenselijkheid van de opname van afwijkende bedingen, zodat individuele schepen van hypotheek kunnen worden vrijgemaakt.

Artikel 2.5.35. Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht

De ontworpen bepaling actualiseert artikel 27 van de Zeewet. Wat betreft scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, is zij in feite een herhaling van het principe gevestigd door artikel 2.4.8. De scheepshypotheek zal zich uiteraard ook uitstrekken tot alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren die na de

Article 2.5.34. Indivisibilité des hypothèques sur navires

Il n'y a pas lieu d'ajouter de dispositions particulières relatives à une hypothèque sur flotte, au sens d'une hypothèque grevant un ensemble indéterminé des navires dont le débiteur est propriétaire. Lorsqu'un propriétaire de navire souhaite constituer une hypothèque sur la totalité de la flotte qui lui appartient, ou qui lui appartiendra dans le futur, chacun des navires concernés doit faire l'objet d'une identification, en vertu du principe de spécialité. Cette règle s'applique déjà aujourd'hui en Belgique et existe aussi dans le droit français notamment.

Il est toutefois souhaitable que le nouveau code confirme la possibilité de constituer une hypothèque sur plusieurs navires. Dans ce contexte, il est également utile d'asseoir le principe d'indivisibilité de l'hypothèque dans le code. Ce principe s'applique aux hypothèques terrestres, en vertu de l'article 41, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, laquelle n'a pas été déclarée applicable aux hypothèques sur navires par la Loi Maritime. Le principe est introduit ici dans une formulation simplifiée, précisant qu'il peut y être dérogé par voie contractuelle. Ce régime s'avère particulièrement utile au renforcement de la position des bailleurs de fonds maritimes et ainsi à l'encouragement du crédit. Dans la pratique, c'est surtout dans la navigation intérieure que des hypothèques sont établies sur plusieurs navires. Les armateurs de la navigation intérieure devront consacrer de l'attention à l'éventuelle opportunité de reprendre des dispositions dérogatoires, permettant ainsi aux navires individuels de se libérer de l'hypothèque.

Article 2.5.35. Éléments du navire, accessoires du navire et fret

La disposition en projet actualise l'article 27 de la Loi Maritime. En matière d'éléments et accessoires du navire, elle ne fait en fait que reprendre le principe établi à l'article 2.4.8. L'hypothèque sur navire s'applique bien évidemment aussi à tous les éléments et accessoires qui s'ajouteront après la constitution

scheepshypotheekvestiging aan het schip worden toegevoegd (inclusief de verbeteringen).

Wat betreft de vracht herneemt de bepaling het principe van de Zeewet van 1908. De bedoeling van de wetgever om door de versterking van het onderpand de scheepsfinanciering aan te moedigen, kan alhier worden herbevestigd.

Artikel 2.5.36. Individualisering van scheepsbouwmaterialen

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 8 van het Verdrag van Brussel van 27 mei 1967 betreffende de registratie van rechten op schepen in aanbouw, dat de opname van dergelijke regelingen in de nationale wetgeving uitdrukkelijk mogelijk maakt. De formulering is echter afgestemd op de terminologie van het Belgisch Scheepvaartwetboek. De bedoelde incorporatie moet breed worden opgevat: het kan bijv. gaan om materialen die in het schip, de scheepsbestanddelen of het scheepstoebehoren zullen worden verwerkt, maar ook om machines en uitrusting. De ontworpen regeling sluit ook aan bij het bestaande publiekrechtelijke kader voor de registratie van zeeschepen in aanbouw. Wat betreft de betekenis van de begrippen scheepbestanddeel en scheepstoebehoren in afwachting van hun inbouw of plaatsing wordt verwezen naar de toelichting hierboven bij artikel 1.1.3, § 1, 12° en 13°.

Artikel 2.5.37. Zaakvervanging

Deze bepaling integreert, in een grondig aangepaste formulering, de regelingen opgenomen in artikel 34 van de Zeewet en in artikel 79 van de Hypotheekwet, welke laatste bepaling op zeeschepen toepasselijk is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. Bedoelde regelingen hebben in wezen betrekking op dezelfde hypothese, m.n. die van averij aan of verlies van het schip. In de rechtsleer worden zij dan ook samen behandeld. Derhalve is het gerechtvaardigd ze in het Belgisch Scheepvaartwetboek samen te brengen in één enkel artikel.

De eerste ontworpen paragraaf neemt artikel 34, tweede lid van de Zeewet over. Gelet op de

de l'hypothèque sur navire (en ce compris les améliorations).

En ce qui concerne le fret, la disposition reprend le principe de la Loi Maritime de 1908. On peut reconfirmer ici l'objectif du législateur du renforcement du gage afin d'encourager le financement des navires.

Article 2.5.36. Individualisation des matériaux de construction du navire

Cette disposition est basée sur l'article 8 de la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 relative à l'enregistrement des droits relatifs aux navires en construction, qui autorise expressément la reprise de tels régimes dans la législation nationale. On a toutefois accordé la formulation à la terminologie du Code belge de la Navigation. L'incorporation visée doit s'entendre largement : il peut par exemple s'agir des matériaux qui seront traités sur le navire, ses éléments ou ses accessoires, mais également des machines et de l'équipement. Le régime en projet s'inscrit également dans le cadre de droit public existant pour l'enregistrement des navires de mer en construction. En ce qui concerne la signification des notions d'éléments du navire et de ses accessoires dans l'attente de leur incorporation ou de leur placement, on renvoie aux commentaires émis ci-dessus à l'article 1.1.3, § 1, 12° et 13°.

Article 2.5.37. Subrogation réelle

Cette disposition intègre, dans une formulation revisitée en profondeur, les régimes repris à l'article 34 de la Loi Maritime et à l'article 79 de la Loi hypothécaire, lequel est applicable aux navires de mer en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. Les régimes visés ont essentiellement trait à la même hypothèse, soit celle de l'avarie ou de la perte du navire. Elles sont donc traitées en commun dans la doctrine. Il est dès lors justifié de les réunir dans un seul et même article du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 1er en projet reprend l'article 34, alinéa 2, de la Loi Maritime. Considérant la

gebrekkige formulering van deze laatste bepaling, die immers alleen gewaagt van een tussenkomst tot bewaring van rechten, en mede in het licht van de libellering van analoge bepalingen over zaakvervanging opgenomen in de Hypotheekwet, is de ontworpen redactie grondig vernieuwd, en vooral zoveel mogelijk vereenvoudigd. De zienswijze dat de hier bedoelde averijregeling niet alleen op de uitbetaling van de verzekeringsvergoeding doelt, weze uitdrukkelijk bevestigd. De vergoeding waarover het gaat kan bijv. ook een schadevergoeding verschuldigd door een derde zijn, een aan het schip verschuldigde bijdrage in averij-grosse, of een vergoeding wegens schade aan het schip berokkend n.a.v. hulpverlening. Het is echter overbodig om al deze gevallen, die uitdrukkelijk worden vermeld in de corresponderende Franse wetsbepaling, hier over te nemen, aangezien de ontworpen wetsbepaling ruim is geformuleerd.

De tweede paragraaf betreft eveneens de zaakvervanging, en neemt, ook in een verhelderende formulering, het principe vervat in artikel 34, eerste lid van de Zeewet over.

De nieuwe, verduidelijkte regeling m.b.t. de zakelijke subrogatie t.v.v. de hypothecaire schuldeiser moet worden gezien in de context van de afschaffing van dergelijke subrogatie t.v.v. bevoorrechte schuldeisers. Bedoelde ingreep versterkt de positie van de scheepsfinancier en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag zonder andere belanghebbenden te schaden.

De derde paragraaf neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 79, tweede lid van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. Ook deze bepaling werd enigszins geherformuleerd. Zo wordt gepreciseerd dat de schuldenaar, zo hem geen schuld treft, de vrije keuze heeft om in de plaats van terugbetaling een gelijkwaardige scheepshypotheek te doen vestigen op een ander schip. Hij kan deze doen vestigen, wat affirmatiever is dan de in de Hypotheekwet gebezigde term aanbieden, die de foutieve indruk wekt dat de schuldeiser dit aanbod zou kunnen weigeren. Eveneens wordt de zienswijze bevestigd dat de bewijslast omtrent de

formulation défectueuse de cette dernière disposition, qui ne mentionne en effet que l'intervention en vue de conserver ses droits, ainsi que les dispositions analogues reprises dans la Loi hypothécaire relatives à la subrogation réelle, la formulation en projet a été revisitée en profondeur et surtout simplifiée dans la mesure du possible. La position selon laquelle le régime des avaries ici visé ne cible pas seulement le paiement de l'indemnité d'assurance est ici expressément confirmée. L'indemnité dont il est question peut également concerner par exemple l'indemnisation du dommage par un tiers, une contribution due au navire en avarie commune ou encore une indemnité en raison d'un dommage causé à l'occasion de l'assistance. Il est toutefois superflu de reprendre ici chacun de ces cas, qui sont expressément mentionnés dans la disposition légale française correspondante, la disposition légale en projet étant formulée en des termes larges.

Le paragraphe 2 concerne également la subrogation réelle et reprend, en des termes plus clairs, le principe énoncé à l'article 34, alinéa 1er, de la Loi Maritime.

Le nouveau régime précisé concernant la subrogation réelle au profit des créanciers hypothécaires doit être considéré au regard de la suppression de ladite subrogation au profit des créanciers privilégiés. L'approche visée renforce la position des bailleurs de fonds maritimes et l'attrait du pavillon belge, sans porter atteinte aux autres parties intéressées.

Le paragraphe 3 reprend dans le Code belge de la Navigation la règle de l'article 79, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, actuellement applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. Une fois encore, la disposition a fait l'objet d'une reformulation. Il est ainsi précisé que le débiteur, lorsqu'il n'a commis aucune faute, est libre de faire constituer une hypothèque sur navire similaire sur un autre navire au lieu du remboursement de sa dette. Il peut donc faire constituer celle-ci, ce qui est plus affirmatif que le terme formulé par la Loi hypothécaire, qui parle « d'offrir » une hypothèque et donne ainsi l'impression erronée que le créancier pourrait refuser cette offre. On confirme également la position selon laquelle la charge de la preuve de l'absence de faute

afwezigheid van schuld op de schuldenaar rust, en dat de schuld in kwestie de persoonlijke schuld van de schuldenaar is. Gelet op de ontworpen paragrafen 1 en 2, en de kritiek in de rechtsleer op de redactie van artikel 79, eerste lid van de Hypotheekwet – dat de schuldeiser in geval van tenietgaan of beschadiging het recht geeft terugbetaling te eisen – werd geen noodzaak ontwaard om deze laatste bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen.

De vierde paragraaf ten slotte bevestigt duidelijkheidshalve dat andersluidende bedingen rechtsgeldig zijn. Dit bevestigt rechtspraak van het Hof van Cassatie over artikel 34, tweede lid van de Zeewet waarin werd beslist dat de hypothecaire schuldeiser kan bedingen dat de verzekeringsvergoeding hem rechtstreeks dient te worden uitgekeerd. Er is geen reden waarom dit suppletiefrechtelijke karakter niet zou gelden voor het gehele artikel. Voorts wordt uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt omtrent de regelgeving inzake wrakkenruiming, welke gedeeltelijk tot het gewestelijke bevoegdheidsdomein behoort.

Artikel 2.5.38. Scheepshypotheek tot zekerheid van een kredietopening

Deze bepaling integreert in het Belgisch Scheepvaartwetboek de vier laatste leden van artikel 80 van de Hypotheekwet, die nu reeds op scheepshypotheken van toepassing zijn ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. De regeling betreft de zgn. krediethypotheek. De mogelijkheid van dergelijke hypotheek op een schip wordt ook in het buitenland sedert lang aanvaard, zowel in continentale landen als Frankrijk en Nederland als in Engeland en de Verenigde Staten. De herhaling van het reeds in artikel 80, derde lid van de Hypotheekwet neergelegde principe in de ontworpen eerste paragraaf is dan ook vanzelfsprekend.

De tweede paragraaf herneemt de drie laatste leden van artikel 80 van de Hypotheekwet. Deze laatste bepalingen hebben blijkbaar weinig of geen aanleiding tot controverse gegeven. Naar de Scheepshypotheekbewaarder meedeelde, komt het in deze bepalingen bedoelde verzet in de praktijk omzeggens nooit voor. Anderzijds is geen aanleiding gebleken om de bepalingen op te

repose sur le débiteur, et que la faute en question est la faute personnelle du débiteur. Considérant les paragraphes 1er et 2 en projet, ainsi que la critique de la doctrine relative à la rédaction de l'article 79, alinéa 1er, de la Loi hypothécaire – lequel prévoit que le créancier a le droit d'exiger le remboursement de sa créance en cas d'extinction ou de dégradations – il n'est pas apparu nécessaire de reprendre cette dernière disposition dans le Code belge de la Navigation.

Enfin, pour plus de clarté, le paragraphe 4 confirme la validité juridique des stipulations contraires. Ceci confirme la jurisprudence de la Cour de Cassation relative à l'article 34, alinéa 2, de la Loi Maritime, dans laquelle il a été décidé que le créancier hypothécaire peut stipuler que les indemnités d'assurance doivent lui être directement versées. Il n'existe aucun motif de ne pas étendre ce caractère supplétif à l'ensemble de l'article. De plus, une réserve expresse a été formulée concernant la réglementation en matière d'enlèvement des épaves, laquelle relève partiellement de la compétence régionale.

Article 2.5.38. Hypothèque sur navire pour sûreté de l'ouverture d'un crédit

Cette disposition incorpore dans le Code belge de la Navigation les quatre derniers alinéas de l'article 80 de la Loi hypothécaire, applicables aujourd'hui aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. Le régime concerne ledit « crédit hypothécaire ». La possibilité de consentir une telle hypothèque sur un navire est depuis longtemps reconnue à l'étranger, aussi bien dans les pays continentaux, comme la France et les Pays-Bas, qu'en Angleterre et aux États-Unis. Il est dès lors tout naturel de répéter le principe déjà émis à l'article 80, alinéa 3, de la Loi hypothécaire au § paragraphe 1er en projet.

Le paragraphe 2 reprend les trois derniers alinéas de l'article 80 de la Loi hypothécaire. Ces derniers n'ont manifestement donné lieu qu'à peu ou aucune controverse. D'après le Conservateur des hypothèques maritimes, l'opposition visée dans ces dispositions ne survient pour ainsi dire jamais dans la pratique. D'autre part, il n'est pas paru nécessaire d'abandonner les dispositions. Conformément à une

heffen. In het laatste lid wordt, conform een suggestie van de rechtsleer en de Scheepshypotheekbewaarder, gepreciseerd dat het verzet wordt ingeschreven en dat het niet gaat om een overschrijving of een randmelding, welke in het zee- en binnenvaartrecht immers niet bestaan.

Het tweede lid van artikel 80 van de Hypotheekwet, dat ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet eveneens op scheepshypotheken van toepassing is, wordt overgenomen in artikel 2.5.47 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Bedoelde bepaling staat ook in de Hypotheekwet overigens op een ongelukkige plaats.

Artikel 2.5.39. Scheepshypotheek tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen

Deze bepaling neemt het principe over dat tot voor kort was neergelegd in artikel 51*bis*, § 1 van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet en op dit ogenblik in artikel 81*bis*, § 1 van de Hypotheekwet. Zij betreft de zgn. allesommenhypotheek (of bankhypotheek), over de geldigheid waarvan in het gemeen zekerhedenrecht lang een controverse woedde. Duidelijkheidshalve dient te worden aangestipt dat de allesommenhypotheek verschilt van de in het vorige artikel bedoelde krediethypotheek.

Ofschoon bedoeld artikel 51*bis* was opgenomen in titel III van de wet op het hypothecair krediet, die ingevolge de brede omschrijving van zijn toepassingsgebied kon worden geacht ook te gelden voor scheepshypotheken, bleek hierover in de praktijk onduidelijkheid te bestaan. Ofschoon in scheepshypotheekakten reeds alle sommen-hypotheken werden opgenomen, ervoeren de financiële en juridische wereld hierrond rechtsonzekerheid. Door de overheveling van de bepaling naar de hypotheekwet is die rechtsonzekerheid nog toegenomen. Artikel 81*bis*, § 1 van de Hypotheekwet werd immers niet van toepassing verklaard op scheepshypotheken. De bepaling werd losgekoppeld van het oude artikel 51 van de wet op het hypothecair krediet, dat het toepassingsgebied van titel III van die wet bepaalde. De bepalingen van de Zeewet, die sommige bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing maken op scheepshypotheken, werden niet aangepast. Het is dan ook wenselijk om in het

suggestion de la doctrine et du Conservateur des hypothèques maritimes, le dernier alinéa précise que l'opposition est inscrite et qu'il ne s'agit pas d'une transcription ou d'une mention marginale, lesquelles n'existent pas en droit de navigation maritime et intérieure.

L'article 2.5.47 du Code belge de la Navigation reprend l'alinéa 2 de l'article 80 de la Loi hypothécaire, également applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3 de la Loi Maritime. La disposition visée est du reste située à un endroit malheureux dans la Loi hypothécaire.

Article 2.5.39. Hypothèque sur navire pour sûreté de créances futures

Cette disposition reprend le principe émis jusqu'il y a peu à l'article 51 *bis*, § 1er, de la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire et actuellement à l'article 81 *bis*, § 1er, de la Loi hypothécaire. Elle concerne ladite hypothèque pour toutes sommes (ou hypothèque bancaire) ; la validité de cette hypothèque fait depuis longtemps l'objet d'une controverse en droit commun des sûretés. Pour plus de clarté, il convient de souligner que l'hypothèque pour toutes sommes diffère du crédit hypothécaire visé à l'article précédent.

Même si l'article 51 *bis* a été repris dans le titre III de la loi relative au crédit hypothécaire, lequel a pu être considéré comme également applicable aux hypothèques sur navires en vertu de la description étendue de son champ d'application, il est apparu que la pratique donne lieu à certaines incertitudes en la matière. Bien que les hypothèques pour toutes sommes aient déjà été reprises dans des actes d'hypothèques sur navires, les univers financier et juridique ont connu des incertitudes juridiques à ce sujet. Ces incertitudes juridiques ont encore augmenté avec le transfert de la disposition vers la Loi hypothécaire. L'article 81 *bis*, § 1er, de la Loi hypothécaire n'a en effet pas été déclarée applicable aux hypothèques sur navires. La disposition a été dissociée de l'ancien article 51 de la loi sur le crédit hypothécaire, qui déterminait le champ d'application du titre III de cette loi. Les dispositions de la Loi Maritime, qui rendent certaines dispositions de la Loi hypothécaire applicables aux hypothèques sur navires, n'ont pas été adaptées. Il s'avère dès lors

Belgisch Scheepvaartwetboek expliciet te bevestigen dat ook op schepen een allesommenhypotheek kan worden gevestigd.

In lijn met de hierboven verantwoorde keuze om de toepasselijke bepalingen van de Hypotheekwet in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren, waarvan het nut door de onbedoelde gevolgen van de recente wetswijziging eens te meer wordt geïllustreerd, is het aangewezen het hier besproken principe eveneens in het nieuwe wetboek op te nemen.

Artikel 2.5.40. Opzegbaarheid van bepaalde scheepshypotheken

De ontworpen bepaling neemt artikel 81*bis*, § 2 van de Hypotheekwet over. De bepaling was tot voor kort neergelegd in artikel 51*bis*, § 2 van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet. Aangezien zij niet alleen slaat op de hier in artikel 2.5.39 geregelde allesommenhypotheek, maar ook op de in artikel 2.5.38 bedoelde krediethypotheek (betreffende een krediet voor onbepaalde duur), is het niet mogelijk om ze aan één van deze twee bepalingen toe te voegen, maar is het wenselijk om er een afzonderlijk artikel aan te wijden. In lijn met het hierboven toegelichte uitgangspunt wordt de relevante wettekst eveneens volledig in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen.

Artikel 2.5.41. Gewaarborgde interest

Deze bepaling neemt, met enkele preciseringen, artikel 28 van de Zeewet over. Er wordt verduidelijkt dat de scheepshypotheek niet noodzakelijk een schuldvordering met interesten waarborgt, en dat de drie jaar een maximum is, dat contractueel kan worden verminderd. Wat betreft de berekening van de drie jaar interest kan bij analogie worden verwezen naar het gemeen recht. Er is geen aanleiding gebleken om de Franse regel over te nemen luidens welke de inschrijving in dezelfde rang als de hoofdsom slechts twee jaar interest waarborgt bovenop deze van het lopende jaar.

Artikel 2.5.42. Onderlinge rang

souhaitable que le Code belge de la Navigation confirme explicitement la possibilité de constituer également une hypothèque pour toutes sommes sur les navires.
Conformément au choix exposé ci-dessus d'intégrer les dispositions applicables de la Loi hypothécaire dans le Code belge de la Navigation, dont l'utilité est une fois de plus illustrée par les conséquences indésirables de la récente modification de loi, il convient de reprendre le principe abordé ici dans le nouveau code.

Article 2.5.40. Révocabilité de certaines hypothèques sur navires

La disposition en projet reprend l'article 81 *bis*, § 2 de la Loi hypothécaire. La disposition figurait jusqu'il y a peu à l'article 51 *bis*, § 2, de la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire. Étant donné qu'elle ne vise pas seulement les hypothèques pour toutes sommes, régies à l'article 2.5.39, mais également les crédits hypothécaires visés à l'article 2.5.38 (relatifs aux crédits à durée indéterminée), il n'est pas possible de l'ajouter à l'une de ces deux dispositions, mais il est souhaitable de lui consacrer un article distinct. Conformément à la ligne directrice adoptée ci-dessus, le texte de loi pertinent a été intégralement repris dans le Code belge de la Navigation.

Article 2.5.41. Intérêt garanti

Cette disposition reprend, avec quelques précisions, l'article 28 de la Loi Maritime. Il est précisé que l'hypothèque sur navire ne garantit pas nécessairement une créance avec des intérêts, et que les trois années constituent un maximum qui peut être réduit contractuellement. En ce qui concerne le calcul des trois années d'intérêts, l'on peut s'en référer au droit commun par analogie. Il n'est pas apparu souhaitable de reprendre la règle française selon laquelle l'inscription ne garantit que deux années d'intérêts en plus de ceux de l'année en cours, au même rang que le principal.

Article 2.5.42. Rang mutuel

De ontworpen bepaling neemt artikel 31 van de Zeewet over. In sommige landen, waaronder Frankrijk, is de rangschikking tussen op dezelfde dag ingeschreven hypothecaire schuldvorderingen anders, en nemen zij m.n. allen dezelfde rang. Er is evenwel geen noodzaak gebleken om de huidige Belgische regeling te wijzigen.

Artikel 2.5.43. Inbezitstelling van het schip

Dit artikel neemt de bepalingen over van hoofdstuk III (art. 23-28) van de wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart. De huidige versie van deze bepalingen werd vastgesteld door de Wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek. De bedoelde bepalingen worden in de bankpraktijk nog wel eens toegepast. De opname van de bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek past in het streven om de bestaande wetgeving door een zo omvattend mogelijk codificatie en coördinatie overzichtelijker te maken. Door hun band met de materie van de scheepshypotheken horen ze eerder in dit wetboek thuis dan in het Gerechtelijk Wetboek. De opstellers van dit laatste wetboek opteerden er ten andere voor om de bepalingen er niet in op te nemen. Door de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de relevante bepalingen van de wet van 4 september 1908 en van de Hypotheekwet, wordt de wettelijke regeling omtrent de scheepshypotheken transparanter.

Inhoudelijk ondergaat de regeling vervat in de wet van 4 september 1908 geen wezenlijke wijzigingen; de tekst onderging met het oog op de overheveling naar het Belgisch Scheepvaartwetboek slechts luttele, louter redactionele aanpassingen. Voor inhoudelijke toelichting kan derhalve worden verwezen naar de bestaande rechtspraak en rechtsleer.

Als bevoegde rechtbank wordt nu de rechtbank van koophandel aangeduid, en niet langer de beslagrechter.

La disposition en projet reprend l'article 31 de la Loi Maritime. Dans certains pays, dont la France, le rang entre les créances hypothécaires de mêmes dates est établi différemment, et ces créances prennent toutes le même rang. Il n'est toutefois pas apparu nécessaire de modifier la réglementation belge actuelle.

Article 2.5.43. Envoi en possession du navire

Cet article reprend les dispositions du chapitre III (art. 23 à 28) de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la compétence en matière de navigation maritime et intérieure. La version actuelle de ces dispositions a été fixée par la Loi du 10 octobre 1967 portant le Code judiciaire. Les dispositions visées sont parfois encore appliquées par le secteur bancaire. La reprise des dispositions dans le Code belge de la Navigation cadre avec la volonté d'augmenter la lisibilité de la législation existante grâce à une codification et une coordination aussi larges que possible. Du fait de leur lien avec la matière des hypothèques sur navires, il est préférable de faire figurer ces dispositions dans ce code plutôt que dans le Code judiciaire. Les rédacteurs de ce dernier code ont également choisi de ne pas y reprendre les dispositions en question. En reprenant les dispositions pertinentes de la loi du 4 septembre 1908 et de la Loi hypothécaire dans le Code belge de la Navigation, on augmente la transparence de la réglementation légale sur les hypothèques sur navires.

La réglementation énoncée par la loi du 4 septembre 1908 ne subit pas de modifications essentielles sur le plan de son contenu ; seules des adaptations mineures, de nature purement rédactionnelle, ont été apportées au texte, en vue de son intégration dans le Code belge de la Navigation. Pour un commentaire sur le fond, on peut dès lors se référer à la jurisprudence et à la doctrine existantes.

En tant que tribunal compétent, c'est désormais le tribunal de commerce qui est désigné, et non plus le juge des saisies.

De nochtans ingeburgerde, maar toch eerder vreemde en mogelijk verwarrende terminologie "inbezitstelling van het pand" wordt vervangen door "inbezitstelling van het schip".

Wat het in paragraaf 2 gebruikte begrip thuishaven betreft kan, voor het geval het schip geen officiële thuishaven heeft, worden verwezen naar de toelichting verstrekt bij artikel 2.4.1, § 1, 3°.

In paragraaf 6 wordt ervoor geopteerd de positie van de hypothecaire schuldeiser in geval van faillissement te behouden.

De in paragraaf 7 opgenomen bekendmakingsvereisten zijn afgestemd op deze in artikel 2.5.44, naar de toelichting waarbij hier moge worden verwezen.

De in paragraaf 10 vermelde mogelijkheid van een verkoop door een scheepsmakelaar wordt behouden teneinde duidelijk te maken dat deze in de hier bedoelde hypothese hoe dan ook blijft bestaan. In paragraaf 10 wordt verwezen naar de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die corresponderen met de artikelen 1553, 1554 en 1555 van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 2.5.44. Zuivering na vrijwillige vervreemding

De ontworpen bepaling neemt de artikelen 39, 40, 41 en 42 van de Zeewet over en integreert in het wetboek bovendien de artikelen 115, 116, 118, 120, 121 en 121 van de Hypotheekwet, waarnaar artikel 42 van de Zeewet verwijst, alsook de artikelen 29 tot 35 van de hierboven reeds vermelde wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart. Door het naast elkaar gelden van drie wetten, die niet alleen naar elkaar verwijzen, maar ook naar het Gerechtelijk Wetboek en zelfs naar de opgeheven Wet van 15 augustus 1854, is de wettelijke regeling bijna onleesbaar geworden. De samenbrenging van de relevante bepalingen in één wetsartikel, met een coördinatie qua structuur zowel als terminologie, verhoogt substantieel de kenbaarheid en het gebruiksgemak van de regeling. Doelbewust werd geopteerd om de

On a remplacé l'expression « envoi en possession du gage », assez répandue mais tout de même relativement singulière et susceptible d'induire en erreur, par « envoi en possession du navire ».

En ce qui concerne la notion de port d'attache employée au paragraphe 2 dans le cas du navire dépourvu de port d'attache officiel, il peut être fait référence au commentaire de l'article 2.4.1, § 1er, 3°.

Au paragraphe 6, on a choisi de maintenir la position du créancier hypothécaire en cas de faillite.

Les exigences de publication reprises au paragraphe 7 s'accordent avec celles énoncées à l'article 2.5.44 ; ainsi, on peut ici se référer au commentaire de cet article.

Au paragraphe 10, on conserve la possibilité d'une vente par l'intermédiaire d'un courtier de navires afin d'établir clairement que ce dernier est de toute façon maintenu dans l'hypothèse visée en l'espèce. Le paragraphe 10 renvoie aux dispositions du Code belge de la Navigation qui correspondent aux articles 1553, 1554 et 1555 du Code judiciaire.

Article 2.5.44. Purge sur aliénation volontaire

La disposition en projet reprend les articles 39, 40, 41 et 42 de la Loi Maritime et intègre en outre dans le code les articles 115, 116, 118, 120, 121 et 121 de la Loi hypothécaire, auxquels l'article 42 de la Loi Maritime fait référence, ainsi que les articles 29 à 35 de la loi précitée du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires de mer et bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la compétence en matière de navigation maritime et intérieure. La réglementation légale est devenue pratiquement illisible parce qu'elle fait coexister trois lois applicables qui, non seulement réfèrent les unes aux autres, mais renvoient également au Code judiciaire et même à la loi abrogée du 15 août 1854. En réunissant les dispositions pertinentes au sein d'un seul et même article de loi, tout en opérant une coordination tant au niveau de la structure qu'au niveau de la terminologie, l'on rend la réglementation sensiblement plus accessible et conviviale. On a donc

bepalingen samen te brengen in één enkel artikel. Ofschoon dit artikel daardoor lang wordt, ware een spreiding over verschillende bepalingen minder opportuun. De bepalingen vormen één geheel en worden in de praktijk eerder zelden toegepast. Het ware dan ook minder gelukkig er een disproportioneel aantal afzonderlijke artikelen aan te wijden.

Buiten enkele louter redactionele aanpassingen werden in deze teksten geen wijzigingen aangebracht. Ofschoon de Franse wetgeving op dit punt inmiddels aanzienlijk werd vereenvoudigd, is er geen aanleiding gebleken om de huidige Belgische wetgeving substantieel te veranderen, zodat de bestaande rechtspraak en rechtsleer in principe relevant blijft. De bedoelde redactionele aanpassingen betreffen zoals aangegeven het consistent maken van de in de onderscheiden bronteksten gehanteerde terminologie en de structurering ervan met het oog op de inpassing ervan in één wetsbepaling. Deze aanpassingen behoeven hier geen nader commentaar. De enige meldenswaardige wijzigingen zijn de hieronder volgende.

In paragraaf 1, dat artikel 39 van de Zeewet overneemt, wordt nog steeds gewag gemaakt van een betekening aan de door de ingeschreven schuldeisers gekozen woonplaats; in dit verband moet worden verwezen naar het nieuwe artikel 2.5.30. Het laatste lid van § 1 neemt, in een vereenvoudigde formulering, artikel 122, eerste lid van de Hypotheekwet over, dat van toepassing is ingevolge artikel 42, tweede lid van de Zeewet.

In paragraaf 4, eerste lid, dat artikel 42 van de Zeewet en artikel 115 van de Hypotheekwet overneemt wordt, anders dan in het laatste lid van laatstvermelde bepaling, niet meer gewaagd van een nietigheidssanctie. De reden is dat deze sanctie, die ook is neergelegd in artikel 34, derde lid van de wet van 4 september 1908, wordt overgenomen in paragraaf 8 van de ontworpen bepaling. In paragraaf 4, tweede lid wordt artikel 122, tweede lid van de Hypotheekwet overgenomen, dat van toepassing is ingevolge artikel 42, tweede lid van de Zeewet.

In paragraaf 5, eerste lid wordt de regeling van artikel 29 van de wet van 4 september 1908

délibérément choisi de rassembler les dispositions au sein d'un seul et même article. Bien que cela augmente la longueur de l'article, une division en plusieurs dispositions a été jugée moins opportune. Les dispositions forment un tout indissociable et sont appliquées assez rarement dans la pratique. Il aurait par conséquent été moins heureux d'y consacrer un nombre disproportionné d'articles distincts.

En dehors de quelques adaptations de nature purement rédactionnelle, ces textes n'ont pas été modifiés. Bien que la législation française ait été considérablement simplifiée sur ce point, il ne s'est pas avéré nécessaire de reformuler de manière substantielle la législation belge actuelle, de sorte que la doctrine et la jurisprudence actuelles demeurent en principe pertinentes. Les adaptations de nature rédactionnelle visent, comme cela a été indiqué, à coordonner la terminologie employée dans les différents textes sources et à améliorer la structure afin d'insérer les articles dans une seule et même disposition légale. En l'espèce, ces adaptations ne nécessitent pas d'autre commentaire. Les seules modifications dignes d'être mentionnées sont énumérées ci-dessous.

Au paragraphe 1er, qui reprend l'article 39 de la Loi Maritime, il est toujours fait état d'une signification aux domiciles élus par les créanciers inscrits ; à cet égard, il convient de se référer au nouvel article 2.5.30. Le dernier alinéa du § 1er reprend, dans une formulation simplifiée, l'article 122, alinéa 1er, de la Loi hypothécaire, applicable en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Au paragraphe 4, alinéa 1er, qui reprend l'article 42 de la Loi Maritime et l'article 115 de la Loi hypothécaire, il n'est plus fait état d'une sanction de nullité, sauf au dernier alinéa de la dernière disposition citée. La raison en est que cette sanction, également inscrite à l'article 34, alinéa 3, de la loi du 4 septembre 1908, est reprise au paragraphe 8 de la disposition en projet. Au paragraphe 4, alinéa 2, est repris l'article 122, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, qui s'applique en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Au paragraphe 5, alinéa 1er, est reprise la réglementation de l'article 29 de la loi du

overgenomen, met rechtzetting van een door de rechtsleer in de Nederlandse versie gedetecteerde redactiefout ("geen vonnis tot voeging" i.p.v. "vonnis tot voeging").

In paragraaf 7 zijn de bekendmakingsformaliteiten gemoderniseerd. Zij werden afgestemd op deze in artikel 2.5.43. Gemakshalve wordt verwezen naar de toelichting bij dat laatste artikel. De aanplakkingsvereisten zijn sterk vereenvoudigd: aanplakking aan het gemeentehuis en de handelsbeurs zijn weggelaten, en de aanplakking is facultatief gemaakt (in het licht van de afsluiting van haveninstellingen zal aanplakking op het dichtstbijgelegen punt op de openbare weg allicht een valabele optie zijn). In het laatste lid van de ontworpen paragraaf 7 wordt verwezen naar de artikelen 1329 en 1330 van het Gerechtelijk Wetboek, die in de plaats zijn gekomen van de artikelen 99 en 100 van de wet van 15 augustus 1854, waarnaar artikel 33, laatste lid van de wet van 4 september 1908 nochtans is blijven verwijzen.

In paragraaf 9, tweede lid wordt verwezen naar de bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek die correspondeert met artikel 1559 van het Gerechtelijk Wetboek.

In paragraaf 13, eerste lid wordt verwezen naar het artikel dat overeenstemt met artikel 1559 van het Gerechtelijk Wetboek.

In paragraaf 14, eerste lid wordt op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder verwezen naar het nieuwe artikel 2.5.51.

Het oorspronkelijke artikel 117 van de Hypotheekwet, dat van toepassing werd verklaard door artikel 42, tweede lid van de Zeewet, werd niet overgenomen. Reeds eerder werd aangenomen dat deze bepaling zonder voorwerp was, omdat het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, waarnaar zij verwijst, wat de bedoelde aangelegenheden door de wet van 4 september 1908 werd vervangen. Sinds 2014 bepaalt voormeld artikel 117 dat, in geval van herverkoop ten gevolge van hoger bod, die herverkoop geschiedt met inachtneming van de vormen die door het Gerechtelijk Wetboek zijn bepaald. Die bepaling is echter alleen zinvol wat

4 septembre 1908, tout en rectifiant, dans la version néerlandaise, une erreur de rédaction détectée par la doctrine (« geen vonnis tot voeging » au lieu de « vonnis tot voeging »).

Au paragraphe 7, les formalités de publication ont été réactualisées. Elles ont été ajustées à celles à l'article 2.5.43. Par commodité, il est renvoyé au commentaire de ce dernier article. Les exigences en matière d'affichage ont été fortement simplifiées : l'on a abandonné l'affichage à la maison communale et à la bourse de commerce, et l'affichage a été rendu facultatif (eu égard à la fermeture des installations portuaires, l'affichage sur la partie de la voie publique la plus proche du lieu d'amarrage constituera peut-être une option valable). Le dernier alinéa du paragraphe 7 en projet fait référence aux articles 1329 et 1330 du Code judiciaire, qui ont remplacé les articles 99 et 100 de la loi du 15 août 1854, auxquels l'article 33, dernier alinéa, de la loi du 4 septembre 1908 continue pourtant de faire référence.

Le paragraphe 9, alinéa 2, renvoie à la disposition du Code belge de la Navigation qui correspond à l'article 1559 du Code judiciaire.

Le paragraphe 13, alinéa 1er, renvoie à l'article qui correspond à l'article 1559 du Code judiciaire.

Le paragraphe 14, alinéa 1er, fait référence au nouvel article 2.5.51, sur une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes.

L'article 117 d'origine de la Loi hypothécaire, rendu applicable en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la Loi Maritime, n'a pas été repris. Il a déjà été admis auparavant que cette disposition était devenue sans objet parce que le Code de procédure civile auquel elle renvoie a été remplacé, pour les matières visées, par la loi du 4 septembre 1908. Depuis 2014, l'article 117 précité stipule que, en cas revente à la suite d'une surenchère, cette revente se fait dans le respect des formes définies par le Code judiciaire. Cette disposition n'a toutefois de sens qu'en ce qui concerne les immeubles. Les articles 1592 et 1594 du Code judiciaire, auxquels elle semble faire référence, sont exclusivement applicables aux immeubles. Pour

betreft de onroerende goederen. De artikelen 1592 en 1594 van het Gerechtelijk Wetboek, waarnaar zij lijkt te verwijzen, zijn uitsluitend toepasselijk op onroerende goederen. Wat zee- en binnenschepen betreft, wordt de daar geregelde materie totnogtoe geregeld in de wet van 4 september 1908, en voortaan in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf.

Artikel 2.5.45. Erkenning van buitenlandse hypotheken en gelijkgestelde rechten

Terwijl het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 1) tussen de Verdragspartijen tot wederzijdse erkenning van scheepshypotheken en gelijkaardige rechten verplichtte, is daaromtrent geen regeling opgenomen in de Zeewet. De ontworpen bepaling is gebaseerd op de corresponderende, meer uitvoerige regeling vervat in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 1). Het feit dat België overgaat tot opzegging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en niet als dusdanig aansluit bij een alternatief verdragsregime, levert geen moeilijkheid op, want het is internationaal gangbaar dat scheepshypotheken ook buiten elke verdragsverplichting worden erkend. Dat de Belgische rechter onder het huidige recht verplicht kan zijn om *mortgages* naar Engels recht te erkennen i.v.m. het bewarend scheepsbeslag, werd bevestigd door het Hof van Cassatie.

Afdeling 2 – Openbaarheid

Artikel 2.5.46. Tijdstip van inschrijving

Deze bepaling neemt, in een helderder gestructureerde formulering, artikel 29 van de Zeewet over.

De omschrijving van het geval bedoeld in het tweede lid onder 4° is aangepast aan de schematiek van de Scheepsregistratiewet, waarin de nationaliteit van een zeeschip volgt uit de registratie, en niet andersom. Het bedoelde principe herneemt duidelijkheidshalve wat in feite reeds voortvloeit uit het ontworpen artikel 2.1.26 (corresponderend met het huidige artikel 11 van de Zeewet).

ce qui est des navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la matière qui y est régie est jusqu'à présent réglementée dans la loi du 4 septembre 1908, et dorénavant dans le Code belge de la Navigation proprement dit.

Article 2.5.45. Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés

Bien que la Convention privilèges sur navires de 1926 (art. 1er) ait imposé la reconnaissance réciproque entre les États parties des hypothèques sur navires et des droits assimilés, la Loi Maritime n'a repris aucun régime en la matière. La disposition en projet est basée sur la réglementation correspondante et plus détaillée énoncée dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (art. 1). Le fait que la Belgique procède à la dénonciation de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 et n'adhère pas en tant que telle à un régime conventionnel alternatif ne pose pas de problème, car il est internationalement reconnu que les hypothèques sur navires sont également reconnues en dehors de toute obligation conventionnelle. La Cour de cassation a confirmé qu'en vertu du droit actuel, le juge belge peut être tenu de reconnaître des *mortgages* de droit anglais en matière de saisie conservatoire sur navire.

Section 2 – Publicité

Article 2.5.46. Moment de l'inscription

Cette disposition reprend le texte – reformulé d'une manière plus structurée et plus claire – de l'article 29 de la Loi Maritime.

La description du cas visé au point 4° de l'alinéa 2 a été adaptée à la schématique de la Loi relative à l'enregistrement des navires, suivant laquelle la nationalité d'un navire de mer résulte de l'enregistrement, et non inversement. Le principe visé reprend, pour des raisons de clarté, ce qui découle déjà de l'article 2.1.26 en projet (correspondant à l'actuel article 11 de la Loi Maritime).

Het derde lid voegt een bepaling toe naar analogie met artikel 82, derde lid van de Hypotheekwet.

Artikel 2.5.47. Vermeldingen bij de inschrijving

Deze bepaling neemt het tweede lid van artikel 30 van de Zeewet over, zij het in een gewijzigde formulering.

De vermelding onder het 2° neemt artikel 80, tweede lid van de Hypotheekwet over, dat op scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. De rechtsleer merkt terecht op dat de regel in de Hypotheekwet is opgenomen op een verkeerde plaats, en eerder thuishoort in artikel 83. Wat de scheepshypotheken betreft hoort de regel thuis op de ontworpen plaats, en geenszins in artikel 2.5.38, waarin de overige bepalingen van artikel 80 van de Hypotheekwet zijn overgenomen.

In overeenstemming met de visie van de rechtsleer wordt, conform de wijziging van de hierboven reeds aangehaalde wet van 4 september 1908 door het Gerechtelijk Wetboek, onder het 3° verwezen naar het eventueel opgenomen "beding van inbezitstelling van het schip" i.p.v. naar het "beding van dadelijke uitwinning" (*stipulation de voie parée*) waarnaar de Zeewet nog verwijst. In dit verband weze ook herinnerd aan de integratie van de wetsbepalingen betreffende de inbezitstelling van het schip in het Belgisch Scheepvaartwetboek, meer bepaald in het hierboven reeds toegelichte artikel 2.5.43.

Artikel 2.5.48. Geldingsduur van de inschrijving

Deze bepaling neemt, in een vereenvoudigde formulering, artikel 32 van de Zeewet over. Anders dan in dit laatste artikel, wordt niet meer bepaald dat "de hypotheek" in stand wordt gehouden. De termijn betreft immers alleen de rechtsgevolgen van de *inschrijving* van de hypotheek.

Er is geen reden om de instandhoudingstermijn van vijftien jaar te wijzigen, ofschoon in andere landen andere regelingen gelden (in Frankrijk bijv. tien jaar). Wanneer de inschrijving niet wordt hernieuwd, verdwijnt de schuldvordering

L'alinéa 3 ajoute une disposition par analogie à l'article 82, alinéa 3, de la Loi hypothécaire.

Article 2.5.47. Mentions lors de l'inscription

Cette disposition reprend le texte, quelque peu reformulé, de l'alinéa 2 de l'article 30 de la Loi Maritime.

La mention au point 2° reprend l'article 80, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. La doctrine fait observer, à juste titre, que la règle se trouve à un mauvais endroit dans la Loi hypothécaire, et qu'elle relève plutôt de l'article 83. En ce qui concerne les hypothèques sur navires, la règle est bien à sa place dans l'article en projet, et non pas dans l'article 2.5.38, où sont reprises les autres dispositions de l'article 80 de la Loi hypothécaire.

Conformément à l'opinion de la doctrine et à la modification apportée à la loi précitée du 4 septembre 1908 par le Code judiciaire, il est renvoyé sous le point 3° à la clause éventuelle d'« envoi en possession » en lieu et place de la « stipulation de voie parée » à laquelle la Loi Maritime se réfère encore. À cet égard, on rappelle également que les dispositions de loi relatives à l'envoi en possession du navire sont incorporées dans le Code belge de la Navigation, plus précisément dans l'article 2.5.43 déjà commenté ci-dessus.

Article 2.5.48. Durée de validité de l'inscription

Cette disposition reprend, sous une formulation simplifiée, l'article 32 de la Loi Maritime. À la différence de ce dernier article, il n'est plus stipulé que « l'hypothèque » est conservée. Le délai ne concerne, en effet, que les effets juridiques de l'*inscription* de l'hypothèque.

Il n'y a aucune raison de changer le délai de conservation de quinze ans, bien que d'autres règles s'appliquent dans d'autres pays (p. ex. dix ans en France). Si l'inscription n'est pas renouvelée, la créance ne disparaît pas pour autant : le créancier perd seulement son rang.

uiteraard niet, maar verliest de schuldeiser alleen zijn rang.

De formulering van het tweede lid berust op een suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder, die is geïnspireerd door de huidige praktijk. Het toegevoegde derde lid is een op vraag van de Scheepshypotheekbewaarder aangebrachte verduidelijking.

Artikel 2.5.49. Overdracht van scheepshypotheekrechten

Dezee bepaling neemt, in een licht aangepaste formulering, artikel 33 van de Zeewet over.

Artikel 2.5.50. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen

Deze bepaling neemt artikel 35 van de Zeewet over, weliswaar met enkele aanpassingen, gesuggereerd door de Scheepshypotheekbewaarder.

Artikel 2.5.51. Ambtshalve doorhaling na gedwongen verkoop

Deze bepaling is nieuw. Zij werd toegevoegd op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder. De "gedwongen verkoop" duidt op de gedwongen tenuitvoerlegging via uitvoerend scheepsbeslag. Vooralsnog werd niet verzocht om uitbreiding tot verkoop door een faillissementscurator. I.v.m. de verkoop "voor vrij en onbelast" dient te worden herinnerd aan het hierboven reeds toegelichte artikel 2.5.10, 3°.

Artikel 2.5.52. Rechterlijke bevoegdheid inzake eisen tot doorhaling of vermindering

Deze bepaling integreert, in een vereenvoudigde formulering, de eerste twee leden van artikel 94 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.5.53. Rechtsvorderingen tegen de schuldeisers

Deze bepaling integreert het derde lid van artikel 94 van de Hypotheekwet, van toepassing op

La formulation de l'alinéa 2 est basée sur une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes et s'inspire de la pratique actuelle. L'alinéa 3 est une précision ajoutée à la demande du Conservateur des hypothèques maritimes.

Article 2.5.49. Cession de droits d'hypothèque sur navires

Cette disposition reprend, sous une formulation légèrement adaptée, le texte de l'article 33 de la Loi Maritime.

Article 2.5.50. Radiation et réduction des inscriptions

Cette disposition reprend le texte – certes légèrement adapté, sur suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes – de l'article 35 de la Loi Maritime.

Article 2.5.51. Radiation d'office après vente forcée

Cette disposition est nouvelle. Elle a été ajoutée sur suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes. La « vente forcée » se réfère à l'exécution forcée dans le cadre d'une saisie-exécution. Une extension à la vente faite par un curateur à faillite n'a pas été demandée à ce jour. Pour ce qui est de la vente « pour quitte et libre », il est renvoyé à l'article 2.5.10, 3°, déjà commenté ci-dessus.

Article 2.5.52. Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction

Cette disposition incorpore dans le Code Belge de la Navigation le texte légèrement simplifié des deux premiers alinéas de l'article 94 de la Loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques de navires en vertu de l'article 36 de la Loi Maritime.

Article 2.5.53. Actions contre les créanciers

Cette disposition incorpore dans le Code Belge de la Navigation l'alinéa 3 de l'article 94 de la Loi

scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.5.54. Doorhaling op bevel van de rechtbank

Deze bepaling integreert, in een licht aangepaste formulering, artikel 95 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Titel 6 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 1 – Bewarend scheepsbeslag

Afdeling 1 – Bewarend beslag op zeeschepen

Artikel 2.6.1. Begrippen

Deze ontworpen bepaling bevat een aantal begripsomschrijvingen, welke gebaseerd zijn op artikel 1 van het Scheepsbeslagverdrag 1952. In het Gerechtelijk Wetboek zijn niet al de definities van het Verdrag overgenomen. De ontworpen, meer volledige bepaling bevordert een goed begrip van de wettekst alsmede een verdragsconforme uitlegging.

De ontworpen Nederlandse redactie is mede geïnspireerd door de in Nederland vastgestelde vertaling van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze lijkt, zeker wat de lijst van zeevorderingen betreft, meer te zijn afgestemd op de Engelse authentieke verdragstekst dan op de Franse. Met de Belgische Nederlandse vertaling lijkt het omgekeerde het geval. Het vinden van een passende vertaling wordt bemoeilijkt doordat de Franse en de Engelse authentieke versies onderlinge verschillen vertonen.

Onder het 1° wordt het centrale begrip "zeevordering" gedefinieerd. In de Nederlandse versie wordt deze term wordt hier verkozen boven de omschrijving "zeerechtelijke vordering" waarvan sprake is in de in Nederland goedgekeurde vertaling. De term "zeevordering" is ten onzent immers sterk ingeburgerd.

hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 36 de la Loi Maritime.

Article 2.5.54. Radiation sur ordre du tribunal

Cette disposition incorpore dans le Code Belge de la Navigation le texte légèrement adapté de l'article 95 de la Loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 36 de la Loi Maritime.

Titre 6 – Saisie sur navire

Chapitre 1 – Saisie conservatoire sur navire

Section 1 – Saisie conservatoire sur navires de mer

Article 2.6.1. Notions

Cette disposition en projet contient plusieurs définitions de notions qui sont basées sur l'article 1er de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Le Code judiciaire ne reprend pas toutes les définitions de la Convention. La disposition en projet, plus complète, favorise une bonne compréhension du texte de loi ainsi qu'une interprétation conforme à la Convention.

La rédaction néerlandaise en projet est notamment inspirée par la traduction de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, arrêtée aux Pays-Bas. Celle-ci semble s'accorder davantage avec le texte authentique en anglais de la Convention qu'avec la version française, surtout en ce qui concerne la liste des créances maritimes. Il semble que ce soit l'inverse pour la traduction en néerlandais destinée à la Belgique. La recherche d'une traduction adéquate est compliquée par le fait que les versions authentiques française et anglaise présentent des différences entre elles.
Le point 1° décrit la notion centrale de « créance maritime ». Dans la version néerlandaise, le terme « zeevordering » est ici préféré à l'expression « zeerechtelijke vordering » dont il est question dans la traduction approuvée aux Pays-Bas. Le terme « zeevordering » est en effet très utilisé chez nous.

Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vigerende artikel 1468, tweede lid Ger.W. is dat de zeevordering in de Nederlandse versie van het wetboek wordt omschreven als "een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken [...]".

Uiteraard geldt ook i.v.m. de ontworpen Nederlandse vertaling dat de authentieke verdragstekst steeds voorrang behoudt en dat deze verdragsconform moet worden uitgelegd. Dit gezegd zijnde, weze benadrukt dat de ontworpen nieuwe Nederlandse redactie geen wijziging van de thans in België heersende rechtspraak over de "allégation" beoogt te bewerkstelligen.

De nieuwe Nederlandse vertaling van de lijst van zeevorderingen is taalkundig opgeschoond, andermaal rekening houdend met – doch geenszins kritiekloos voortgaande op – de Noord-Nederlandse tekst, en vooral vertrekkende van beide authentieke, derhalve steeds voorrang hebbende Engelse en Franse verdragsteksten. Voorts werd nuttig gebruik gemaakt van de kritiek op de bestaande wettekst door auteurs als Delwaide.

Onder het 2° en 3° zijn de begrippen persoon en eiser gedefinieerd, andermaal in lijn met de verdragsteksten.

Artikel 2.6.2. Internationale en materiële toepassing

Paragraaf 1 bepaalt dat deze afdeling geldt voor de nationale situaties bedoeld in artikel 8.4 van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Op andere situaties is voornoemd verdrag rechtstreeks van toepassing (zie art. 2.6.4, § 1), weliswaar in combinatie met de bepalingen van deze afdeling die niet uit het verdrag zijn overgenomen (zie de lijst in art. 2.6.2, § 2). Aldus wordt een veel helderder situatie geschapen dan onder het vigerende recht, waarin het Gerechtelijk Wetboek het Scheepsbeslagverdrag 1952 strikt genomen op zinloze wijze herhaalt en in alle geval nalaat de relatie tussen verdragsrecht en intern recht te verduidelijken.

Une modification importante par rapport à l'article 1468, alinéa 2, C. jud. en vigueur est que dans la version néerlandaise du code la créance maritime est décrite comme « een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken [...] » (mise en évidence ajoutée).

Naturellement, en ce qui concerne la traduction néerlandaise en projet, il est vrai également que le texte authentique de la Convention prime toujours et que celle-ci doit être interprétée conformément à la Convention. Cela étant dit, il faut souligner que la nouvelle rédaction néerlandaise en projet n'entend pas apporter de modification à la jurisprudence relative à l'« allégation » qui domine actuellement en Belgique.
La nouvelle traduction néerlandaise de la liste des créances maritimes a été remaniée sur le plan linguistique, en tenant toujours compte du texte en vigueur dans le nord des Pays-Bas – sans toutefois se baser aveuglément sur celui-ci – et surtout sur la base des deux textes anglais et français authentiques de la Convention, qui prévalent par conséquent systématiquement. Par ailleurs, les critiques à propos du texte de loi existant par des auteurs tels que Delwaide ont été mises à profit utilement.

Les points 2° et 3° définissent les notions de « personne » et de « demandeur », une fois de plus en conformité avec les textes de la Convention.

Article 2.6.2. Application internationale et matérielle

Le paragraphe 1er stipule que cette section s'applique aux situations nationales visées à l'article 8.4 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La convention précitée s'applique directement à d'autres situations (voir art. 2.6.4, § 1er), certes en combinaison avec les dispositions de cette section qui n'ont pas été reprises de la convention (voir la liste à l'art. 2.6.2, § 2). Ainsi, on crée une situation bien plus claire qu'en vertu du droit en vigueur, dans lequel le Code judiciaire reprend strictement parlant de façon inutile la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et omet en tout cas de préciser la relation entre le droit conventionnel et le droit interne.

Paragraaf 3 integreert artikel 6, tweede lid van het Scheepsbeslagverdrag 1952 in de wettekst. De materie geregeld in het eerste lid kan niet door de nationale wetgever worden geregeld. M.b.t. de aansprakelijkheid van de beslaglegger is geen nood aan een bijzondere wettelijke regeling gebleken.

Paragraaf 4 bepaalt dat deze afdeling niet geldt voor "het uitvoerend beslag op een zeeschip", zoals het hieronder is geregeld in hoofdstuk 2. De bedoelde specificatie berust op de definitie van het begrip beslag in artikel 1 (2) van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze laatste definitie is niet opgenomen in het hierboven toegelichte artikel 2.6.1 met begripsomschrijvingen, omdat het eerste onderdeel ervan, betreffende de vereisten van een rechterlijke machtiging en het voorhanden zijn van een zeevordering, dusdanig fundamenteel zijn dat ze beter worden geëxpliciteerd in een afzonderlijke materiële bepaling (zie m.n. het hieronder toegelichte art. 2.6.5).

Artikel 2.6.3. Uitlegging

Conform een algemene het Belgisch Scheepvaartwetboek dominerende legistieke optie, wordt middels een uitdrukkelijke wetsbepaling verzekerd dat de in het wetboek overgenomen bepalingen van het Scheepsbeslagverdrag 1952 verdragsconform zullen worden geïnterpreteerd.

Teneinde verder bij te dragen tot de eenmaking van het scheepvaartrecht wordt de verdragsautonome interpretatie met name opgelegd voor gevallen die niet verplicht onder het verdragsregime vallen.

Voor het overige blijft, behoudens de ontworpen wijzigingen van het vigerende recht, de bestaande rechtspraak en rechtsleer met het oog op de uitlegging van de nieuwe wettekst relevant.

Artikel 2.6.4. Andere regelgeving

Paragraaf 1 maakt duidelijk dat het Scheepsbeslagverdrag 1952 rechtstreeks behoort te worden toegepast. Overeenkomstig artikel 8 (4) van het verdrag wordt een uitzondering gemaakt

Le paragraphe 3 intègre dans le texte de loi l'article 6, alinéa 2 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La question réglée à l'alinéa 1er ne peut pas être régie par le législateur national. Une réglementation légale particulière ne s'est pas avérée nécessaire en ce qui concerne la responsabilité du saisisseur.

Le paragraphe 4 stipule que la présente section n'est pas d'application pour « la saisie-exécution sur navires de mer », telle que celle-ci est régie ci-dessous au chapitre 2. La spécification visée repose sur la définition de la notion de « saisie » à l'article 1er (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette dernière définition n'est pas reprise à l'article 2.6.1 commenté précédemment avec les définitions des notions parce que la première partie de celle-ci, relative aux exigences d'une autorisation judiciaire et à la présence d'une créance maritime, est à ce point fondamentale qu'il vaut mieux l'expliciter dans une disposition matérielle distincte (voir notamment art. 2.6.5 commenté ci-dessous).

Article 2.6.3. Interprétation

Conformément à une option légistique générale qui domine dans le Code belge de la Navigation, on s'assure au moyen d'une disposition légale expresse que les dispositions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer reprises dans le Code seront interprétées conformément à la Convention.

Afin de contribuer encore à l'unification du droit de la navigation, l'interprétation autonome à la Convention est notamment imposée dans les cas ne relevant pas obligatoirement du régime de la Convention.

Pour le reste, la jurisprudence et la doctrine existantes restent pertinentes en vue de l'interprétation du nouveau texte de loi, sauf les modifications en projet du droit en vigueur.

Article 2.6.4. Autre réglementation

Le paragraphe 1er explique clairement qu'il faut appliquer directement la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Conformément à l'article 8 (4) de la convention, une

voor beslag op een Belgisch zeeschip door een persoon die zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft. Daarop zijn zoals al toegelicht de nationale bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing, welke echter inhoudelijk met het Scheepsbeslagverdrag 1952 overeenstemmen. Deze regeling is duidelijker dan die van het Gerechtelijk Wetboek, welke in feite zonder voorwerp was aangezien het Scheepsbeslagverdrag 1952 bij gebrek aan invulling van de door artikel 8 van het wetboek gelaten nationale beleidsruimte, in feite op alle beslagzaken behoorde te worden toegepast.

Paragraaf 2 brengt duidelijkheid over de gelding van een aantal belangrijke, in het Gerechtelijk Wetboek opgenomen algemene wetsbepalingen betreffende het bewarend beslag in het algemeen.

I.v.m. het buiten toepassing verklaarde 1413 Ger.W. weze vermeld dat de explicitering van de niet-gelding van het urgentievereiste geen afbreuk doet aan het klassiek inzake bewarend beslag op zeeschepen aangenomen vermoeden van urgentie, dat relevant blijft voor de toepassing van andere bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.

Overigens is er geen aanleiding om wél spoedeisendheid te vereisen bij beslag op Belgische schepen door in België gevestigde schuldeisers.

Artikel 1413 Ger.W. dient des te meer buiten toepassing te worden verklaard nu het uitgaat van de hypothese dat de schuldenaar eigenaar van het beslagen goed is. M.b.t. bewarend beslag op zeeschepen wordt hier door het hieronder ontworpen artikel 2.6.6 van afgeweken.

De principsbevoegdheid van de rechter om beslag toe te staan ligt vervat in het hieronder toegelichte artikel 2.6.5.

I.v.m. het eveneens buiten toepassing verklaarde artikel 1414 Ger.W. weze verduidelijkt dat, krachtens het Scheepsbeslagverdrag 1952, ook na een veroordelend vonnis een machtiging van de rechter en een zeevordering vereist blijven om op het zeeschip bewarend beslag te kunnen leggen. De bijzondere machtiging van de rechter is vereist

exception est faite pour la saisie sur un navire de mer belge par une personne qui a son domicile ou son siège principal en Belgique. Comme déjà commenté, y sont applicables les dispositions nationales du Code belge de la Navigation, qui correspondent toutefois sur le fond à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Ce régime est plus clair que celui du Code judiciaire, qui était en fait sans objet étant donné qu'il convenait en réalité d'appliquer à toute saisie la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer à défaut de mise en œuvre de la marge de manœuvre nationale laissée par l'article 8 du code.

Le paragraphe 2 apporte de la clarté sur la validité de plusieurs dispositions légales générales importantes, reprises dans le Code judiciaire, concernant la saisie conservatoire en général.

En ce qui concerne l'article 1413 C. jud., il faut souligner que l'explication de l'inapplicabilité de la condition d'urgence ne porte pas atteinte à la présomption d'urgence, classique en matière de saisie conservatoire sur navires de mer, qui reste pertinente pour l'application des autres dispositions du Code judiciaire.

D'ailleurs, il n'y a pas lieu d'imposer une condition d'urgence en cas de saisie sur des navires belges par des créanciers établis en Belgique.

L'article 1413 C. jud. doit d'autant plus être déclaré inapplicable qu'il se fonde sur l'hypothèse que le débiteur est le propriétaire du bien saisi. En ce qui concerne la saisie conservatoire sur navires de mer, l'article 2.6.6 en projet ci-dessous déroge à cette règle.

La compétence de principe du juge d'autoriser une saisie est incluse dans l'article 2.6.5 commenté ci-dessous.

En ce qui concerne l'article 1414 C. jud., déclaré inapplicable lui aussi, il faut préciser qu'en vertu de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, une autorisation du juge et une créance maritime restent requises pour pouvoir pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer, même après un jugement de condamnation. L'autorisation spéciale du juge est requise étant

gelet op de verstrekkende gevolgen van het scheepsbeslag.

De buitentoepassingverklaring van artikel 1415 Ger.W. corrigeert het "Orcombe"-arrest van het Hof van Cassatie van 26 maart 1982 (of althans een bepaalde lezing ervan).

Paragraaf 3 bevat duidelijkheidshalve een kruisverwijzing naar de artikelen 516 en 633 Ger.W. m.b.t. de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder resp. de beslagrechter. Door de invoeringswetgeving worden laatstgenoemde bepalingen gewijzigd.

Omwille van de kenbaarheid van de regelgeving attendeert de ontworpen paragraaf 4 uitdrukkelijk op artikel 28 van het VN Zeerechtverdrag, dat het beslag in de territoriale zee betreft.

Paragraaf 5 verwijst naar artikel 507 van het Strafwetboek.

Paragraaf 6 berust op het tweede zinsdeel van artikel 2 van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze explicitering is nuttig om duidelijk te maken dat overheidsbesturen vaak over de bevoegdheid beschikken om over te gaan tot het ambtshalve aanhouden van schepen, zonder rechterlijke machtiging. In dat verband zijn bepalingen opgenomen in boek 8 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.6.5. Grondvereisten

Dit artikel bepaalt de grondvereisten voor bewarend beslag op een zeeschip: machtiging van de rechter en voorhanden zijn van een zeevordering of verzekering van een andere vordering vastgesteld door de wet. Deze vereisten blijken uit de definitie van het begrip beslag in artikel 1 (2) van het Scheepsbeslagverdrag 1952, uit artikel 2, eerste zinsdeel dat een zeevordering eist, en uit artikel 4 dat een rechterlijke machtiging eist. Zij zijn van zodanig fundamenteel belang, dat een explicitering in een afzonderlijke wettelijke bepaling wenselijk is (zie thans overigens, in dezelfde zin wat betreffende het zeevorderingvereiste, art. 1468, eerste lid Ger.W.). Ondanks de wetgevingstechnische

donné les lourdes conséquences de la saisie sur navire.

L'inapplicabilité de l'article 1415 C. jud. corrige l'arrêt « Orcombe » de la Cour de Cassation du 26 mars 1982 (ou du moins une certaine lecture de celui-ci).

Le paragraphe 3 contient, par souci de clarté, une référence aux articles 516 et 633 C. jud. relatifs à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies. Ces dernières dispositions sont modifiées par une législation d'introduction.

En vue de la lisibilité de la réglementation, le paragraphe 4 en projet attire expressément l'attention sur l'article 28 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer qui concerne la saisie en mer territoriale.
Le paragraphe 5 renvoie à l'article 507 du Code pénal.

Le paragraphe 6 repose sur la deuxième partie de phrase de l'article 2 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette explicitation est utile pour indiquer que les administrations publiques disposent souvent du pouvoir de procéder à l'immobilisation d'office des navires, sans autorisation judiciaire. À cet égard, des dispositions ont été reprises dans le livre 8 du Code belge de la Navigation.

Article 2.6.5. Exigences de base

Cet article définit les exigences de base pour une saisie conservatoire sur un navire de mer : l'autorisation du juge et la présence d'une créance maritime ou pour garantir une autre créance déterminée par la loi. Ces exigences ressortent de la définition de la notion de « saisie » à l'article 1er (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, de l'article 2, première partie de phrase qui exige une créance maritime, et de l'article 4 qui exige une autorisation judiciaire. Elles sont d'une telle importance fondamentale qu'une explicitation dans une disposition légale distincte est souhaitable (du reste, voir dans le même sens, en ce qui concerne l'exigence de la créance maritime, l'art. 1468, alinéa 1er, C. jud.). Malgré la refonte

herschikking, blijft de ontworpen redactie getrouw aan de verdragstekst.

Ook na een veroordelend vonnis is een rechterlijke machtiging tot bewarend beslag vereist. De beslagrechter dient immers na te gaan of een zeevordering voorhanden is.

Artikel 2.6.6. Voor beslag vatbare schepen

Deze bepaling berust op artikel 3 van het Scheepsbeslagverdrag 1952, dat momenteel correspondeert met artikel 1469 Ger.W. Ofschoon de formulering en ook de indeling van de verdragstekst voor kritiek vatbaar zijn, is ervoor geopteerd de ontworpen redactie er maximaal bij te laten aansluiten.

Beoogd wordt alleszins een verdragsconforme interpretatie van het wetsartikel. Er wordt geen wetgevende correctie aangebracht op het "Omala"-arrest van het Hof van Cassatie van 10 mei 1976.

Artikel 2.6.7. Tegenborgstelling

Deze bepaling correspondeert met artikel 1467, tweede lid Ger.W.

Ofschoon de tegenborgstelling een tijd in onbruik was geraakt vindt zij sinds kort terug toepassing.

Artikel 2.6.8. Beslagexploot

De ontworpen bepaling stemt overeen met artikel 1470, eerste lid Ger.W.

Onder het eerste lid, 1° wordt in het algemeen gewaagd van een "uitspraak". M.b.t. zeeschepen gaat het om een machtigingsbeschikking, maar m.b.t. binnenschepen kan het ook gaan om een vonnis in de zin van artikel 1414 Ger.W.

Op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder is i.v.m. de onder het 2° van het eerste lid bedoelde beschrijving een nadere regulering bij koninklijk besluit mogelijk gemaakt.

Onder het eerste lid, 3° is de vermelding van het uur voorgeschreven. Deze toevoeging berust op rechtsleer.

légistique, la rédaction en projet reste fidèle au texte de la Convention.

Même après un jugement de condamnation, une autorisation judiciaire de saisie conservatoire est requise. En effet, le juge des saisies doit vérifier si une créance maritime est présente.

Article 2.6.6. Navires saisissables

Cette disposition repose sur l'article 3 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer qui correspond actuellement à l'article 1469 C. jud. Bien que la formulation ainsi que la structure du texte de la Convention puissent faire l'objet de critiques, le choix a été fait de rester le plus proche possible de celui-ci dans la rédaction en projet.
Une interprétation de l'article de loi conforme à la Convention est en tout cas visée. Aucune correction législative n'est apportée à l'arrêt « Omala » de la Cour de Cassation du 10 mai 1976.

Article 2.6.7. Contre-caution

Cette disposition correspond à l'article 1467, alinéa 2, C. jud.

Bien que la contre-caution était tombée en désuétude depuis longtemps, elle retrouve application depuis peu.
Article 2.6.8. Exploit de saisie

La disposition en projet correspond à l'article 1470, alinéa 1er, C. jud.

L'alinéa 1er, 1°, parle de manière générale d'une « décision ». En ce qui concerne les navires de mer, il s'agit d'une ordonnance d'autorisation mais, en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, il peut également s'agir d'un jugement au sens de l'article 1414 C. jud.
Sur la suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes, une réglementation plus poussée concernant la description visée au point 2° de l'alinéa 1er a été rendue possible par arrêté royal.

L'alinéa 1er, 3°, prescrit la mention de l'heure. Cet ajout repose sur la doctrine.

Artikel 2.6.9. Betekening en aanzegging

Deze bepaling stemt deels overeen met artikel 1471 Ger.W.

De term kapitein werd vervangen door het ruimere, ook elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde begrip gezagvoerder.

Het tweede lid van paragraaf 1 is toegevoegd.

Het derde lid van paragraaf 1 is toegevoegd met het oog op een maximale publiciteit. Een sanctie is in dit verband evenwel niet opgelegd.

Voor de gevallen waarin betekening aan boord van het schip niet mogelijk blijkt, wordt de terhandstelling aan de procureur des Konings ingevoerd als alternatief. Uiteraard blijft deze alternatieve mogelijkheid ondergeschikt aan de normale wijze van betekening.

Op basis van een suggestie uit de gerechtsdeurwaarderspraktijk wordt in § 2 de mogelijkheid bevestigd om het beslag bijkomend te betekenen aan de aldaar genoemde partijen. Dit kan nuttig zijn ingeval het risico bestaat dat de in paragraaf 1 geregelde betekening haar doel niet bereikt. De op basis van paragraaf 2 uitgevoerde betekening brengt geen bijkomend rechtsgevolg teweeg (behoudens eventueel in te voeren sancties).

Door het eerste lid van paragraaf 3, eerste lid, 1° wordt de keuze open gelaten om het beslag aan te zeggen aan de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole.

Deze dubbele mogelijkheid vindt haar oorsprong in een inconsistentie in de vigerende wetgeving.

Luidens het geldende artikel 1471, tweede lid Ger.W. wordt het beslag aangezegd aan "de met de politie te water belaste overheid van de federale politie".

Ingevolge de wet van 3 mei 1999 "tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie" zijn de met

Article 2.6.9. Signification et dénonciation

Cette disposition correspond en partie à l'article 1471 C. jud.

Le terme « capitaine » a été remplacé par la notion plus large de « commandant », utilisée aussi ailleurs dans le Code belge de la Navigation.

L'alinéa 2 du paragraphe 1er a été ajouté.

L'alinéa 3 du paragraphe 1er a été ajouté en vue d'une publicité maximale. À cet égard, une sanction n'est toutefois pas imposée.

Pour les cas dans lesquels une signification à bord du navire ne s'avère pas possible, la remise au procureur du Roi est instaurée comme alternative. Naturellement, cette possibilité alternative reste subordonnée au mode normal de signification.

Sur la base d'une suggestion de la pratique des huissiers de justice, le paragraphe 2 confirme la possibilité d'une signification complémentaire de la saisie aux parties qui y sont citées. Ceci peut être utile si la signification réglée au paragraphe 1er risque de ne pas atteindre son objectif. La signification effectuée en vertu du paragraphe 2 n'est pas associée à des effets juridiques supplémentaires (sauf éventuellement des sanctions à instaurer).

L'alinéa 1er du paragraphe 3, alinéa 1er, 1° laisse le choix de dénoncer la saisie à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation.

Cette double possibilité trouve son origine dans une incohérence dans la législation en vigueur.

En vertu de l'article 1471, alinéa 2, C. jud. en vigueur, la saisie est dénoncée à « l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ».

En vertu de la loi du 3 mai 1999 « organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale », les agents chargés du contrôle de la navigation sont

de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren o.m. belast met "het uitvoeren van het gerechtelijk beslag op zee- en binnenschepen" (art. 13, 4°).

Voormelde bepalingen zijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek geherformuleerd (zie art. 8.2.2 en 8.2.43).

Paragraaf 3, eerste lid, 2° doelt o.m. op de havenkapiteins, de havenmeesters, de sluiswachters en de brugwachters (stroomopwaarts of stroomafwaarts).

Artikel 2.6.10. Scheepsdocumenten

Deze bepaling stemt in wezen overeen met artikel 1470, tweede lid Ger.W. Ofschoon de bepaling mee de omvang van het beslag omschrijft, wordt zij hier behouden.

De oude bepaling vermeldt alleen de "zeebrief" en het "bewijs van deugdelijkheid", maar er is geen reden om het beslag te beperken, daar het nuttig kan zijn ook beslag te leggen op andere documenten. Bovendien zijn er zeeschepen ten aanzien waarvan de thans m.b.t. de documenten gebezigde wettelijke terminologie in feite niet accuraat is.

Artikel 2.6.11. Bewaking

Deze bepaling correspondeert met artikel 1471, vijfde lid Ger.W.

Mede gelet op de desbetreffende rechtsleer is de Nederlandse term "bewaarder", die niet accuraat is, verwarring kan creëren en niet goed overeenstemt met het Franse "surveillant à la garde", vervangen door de term "bewaker".

Artikel 2.6.12. Inschrijving

Deze bepaling stemt overeen met artikel 1472 Ger.W. De redactie werd aangepast aan de in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde terminologie. Op advies van de gerechtsdeurwaarderspraktijk is de termijn vermeld in paragraaf 1 opgetrokken tot vijftien dagen.

notamment chargés de « l'exécution de la saisie judiciaire de navires ou de bateaux de navigation intérieure » (art. 13, 4°).

Les dispositions précitées ont été reformulée dans le Code belge de la Navigation (voir art. 8.2.2 et 8.2.43).

Le paragraphe 3, alinéa 1er, 2° vise, entre autres, les capitaines de port, les maîtres de port, les éclusiers en les pontiers (en amont ou en aval).

Article 2.6.10. Documents du navire

L'essence de cette disposition correspond à l'article 1470, alinéa 2, C. jud. Bien que la disposition décrive également l'ampleur de la saisie, elle est conservée ici.

L'ancienne disposition mentionne seulement la « lettre de mer » et le « certificat de navigabilité », mais il n'y a pas de raison de limiter la saisie étant donné qu'il peut être utile également de pratiquer une saisie sur d'autres documents. Par ailleurs, il y a des navires de mer à l'égard desquels la terminologie légale utilisée actuellement à propos des documents manque en fait de précision.

Article 2.6.11. Surveillance

Cette disposition correspond à l'article 1471, alinéa 5, C. jud.

Compte tenu, notamment, de la doctrine correspondante, le terme néerlandais « bewaarder » – qui n'est pas précis, peut prêter à confusion et ne correspond pas bien au français « surveillant à la garde » – est remplacé par le terme « bewaker ».

Article 2.6.12. Inscription

Cette disposition correspond à l'article 1472 C. jud. La rédaction a été adaptée à la terminologie utilisée dans le Code belge de la Navigation. Sur l'avis de la pratique des huissiers de justice, le délai mentionné au paragraphe 1er a été augmenté à quinze jours.

Het tweede lid van paragraaf 1 is toegevoegd ingevolge een suggestie in de rechtsleer.

I.v.m. paragraaf 3 dient te worden geattendeerd op de elders toegelichte algemene regeling betreffende de neerlegging van processtukken m.b.t. niet geregistreerde of teboekgestelde schepen.

In de hier toegelichte bepaling wordt niet meer gesproken over de "aantekening" in het register der neergelegde stukken, doch wel over de "neerlegging" in het register van neerlegging. Deze terminologie lijkt meer overeen te stemmen met de realiteit, aangezien de Scheepshypotheekbewaarder reeds overging tot "neerlegging" van het document. Zodra het betrokken schip wordt geregistreerd of teboekgesteld, wordt het neergelegde document alsnog ingeschreven.

Na overleg met de Scheepshypotheekbewaarder is vooralsnog geen regeling opgenomen betreffende de tegenstelbaarheid van het beslag aan derden ingevolge inschrijving en betreffende de rechtsgevolgen van de neerlegging, welke laatste behoren te worden geregeld in de *lex registrationis*.

Artikel 2.6.13. Nieuw beslag op hetzelfde schip

Deze bepaling komt overeen met artikel 1473 Ger.W.

Artikel 2.6.14. Geldigheidsduur

Paragraaf 1 stemt overeen met artikel 1474 Ger.W.

Na overleg met de Scheepshypotheekbewaarder en met het oog op de consistentie met andere bepalingen wordt in de ontworpen Nederlandse bepalingen gewaagd van het "hernieuwen" i.p.v. het "vernieuwen".

De geldigheidsduur van drie jaar is behouden, omdat die aansluit bij het gemeen beslagrecht.

Een verkorting zou nochtans verdedigbaar zijn geweest met het oog op de belangen van de havens en nu, indien niet binnen korte tijd een borg of

L'alinéa 2 du paragraphe 1er a été ajouté en raison d'une suggestion dans la doctrine.

En ce qui concerne le paragraphe 3, il faut attirer l'attention sur la réglementation générale, commentée ailleurs, concernant le dépôt des pièces de procédure relatives à des navires non enregistrés ou immatriculés.

Dans la disposition commentée ici, on ne parle plus de l'« inscription » au registre de dépôts, mais bien du « dépôt » au registre de dépôts. Cette terminologie semble correspondre davantage à la réalité étant donné que le Conservateur des hypothèques maritimes procédait déjà au « dépôt » du document. Dès que le navire concerné est enregistré ou immatriculé, le document déposé est encore inscrit.

Après concertation avec le Conservateur des hypothèques maritimes, aucune réglementation n'a encore été adoptée à propos de l'opposabilité de la saisie aux tiers à la suite de l'inscription et des conséquences juridiques du dépôt, ces dernières devant être réglées dans la *lex registrationis*.

Article 2.6.13. Nouvelle saisie sur le même navire

Cette disposition correspond à l'article 1473 C. jud.

Article 2.6.14. Durée de validité

Le paragraphe 1er correspond à l'article 1474 C. jud.

Après concertation avec le Conservateur des hypothèques maritimes et en vue de la cohérence avec d'autres dispositions, le terme néerlandais « hernieuwen » plutôt que « vernieuwen » est utilisé dans les dispositions en projet.

La durée de validité de trois ans est conservée parce que celle-ci s'inscrit dans le droit commun en matière de saisies.
Une période plus courte aurait néanmoins été défendable compte tenu des intérêts des ports et étant donné que, si une caution ou une sûreté n'est pas

zekerheid is gesteld, er een aanzienlijke kans bestaat dat deze er nooit komt.

Belangrijk is dat de termijn van drie jaar voortaan loopt vanaf de dag van de machtigingsbeschikking. De dag van de inschrijving is geen geschikt tijdstip, omdat m.b.t. vreemde schepen alleen tot neerlegging wordt overgegaan, en de geldigheidsduur uiteraard identiek moet zijn t.a.v. Belgische en vreemde schepen. Uiteraard doet dit alles geen afbreuk aan het feit dat het beslag zelf pas daadwerkelijk wordt gelegd door de betekening van het beslagexploot.

In paragraaf 2 is artikel 1493 Ger.W. overgenomen. Deze verplaatsing bevordert de overzichtelijkheid en samenhang van de wetgeving.

Artikel 2.6.15. Verzoek tot hernieuwing

Deze bepaling correspondeert met artikel 1475 Ger.W.

In het derde lid wordt de omschrijving "op straffe van verval" verkozen, boven het in het huidige eerste lid gebezigde "op straffe van uitsluiting". Deze wijziging ligt in lijn met de interpretatie die aan de huidige wettekst wordt gegeven.

Artikel 2.6.16. Beschikking tot hernieuwing

Deze bepaling stemt overeen met artikel 1476 Ger.W.

Artikel 2.6.17. Betekening en aanzegging van de beschikking tot hernieuwing

De ontworpen bepaling komt overeen met artikel 1477 Ger.W.

In artikel 1477, tweede lid Ger.W. wordt bepaald dat de vernieuwing plaats heeft onder overlegging aan het Belgisch Scheepsregister van twee exemplaren van het verzoekschrift met nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving, samen met de uitgifte van de beschikking en van het exploot van betekening.

De bepaling is op het eerste gezicht niet zo duidelijk aangezien de "vernieuwing" waarvan sprake zowel betrekking kan hebben op de

constituée dans un délai réduit, elle risque fort de ne jamais l'être.

L'important est que le délai de trois ans commence désormais à courir à compter du jour de l'ordonnance d'autorisation. Le jour de l'inscription n'est pas le moment adéquat parce qu'il n'est procédé qu'à un dépôt dans le cas des navires étrangers et que la durée de validité doit naturellement être identique qu'il s'agisse de navires belges ou étrangers. Évidemment, tout ceci ne déroge pas au fait que la saisie elle-même n'est effectivement constituée que par la signification de l'exploit de saisie.

Le paragraphe 2 reprend l'article 1493 C. jud. Cette transposition favorise la lisibilité et la cohérence de la législation.

Article 2.6.15. Demande de renouvellement

Cette disposition correspond à l'article 1475 C. jud.

À l'alinéa 3, l'expression « à peine de déchéance » est préférée à l'expression « à peine de forclusion » utilisée dans l'actuel alinéa 1er. Cette modification est conforme à l'interprétation donnée au texte de loi actuel.

Article 2.6.16. Ordonnance de renouvellement

Cette disposition correspond à l'article 1476 C. jud.

Article 2.6.17. Signification et dénonciation de l'ordonnance de renouvellement

La disposition en projet correspond à l'article 1477 C. jud.

L'article 1477, alinéa 2, C. jud. stipule que le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au Registre naval belge d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée de l'expédition de l'ordonnance et de l'exploit de signification.

La disposition ne semble pas si claire à première vue étant donné que le « renouvellement » dont il est question peut porter à la fois sur le renouvellement

vernieuwing van het bewarend beslag als op de vernieuwing van de inschrijving. Bij nader toezien blijkt dat de bedoelde "vernieuwing" de vernieuwing van de inschrijving in het scheepsregister is. In de ontworpen redactie wordt duidelijk gemaakt dat het gaat om de "hernieuwing van de inschrijving".

Artikel 2.6.18. Inschrijving van vervreemdings- of hypotheekakten

Op grond van artikel 1478 Ger.W. verhindert een ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag niet dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden ingeschreven of overgeschreven.

In tegenstelling tot de grondhypotheekbewaring bestaan in de scheepshypotheekbewaring de formaliteiten van overschrijving en randmelding niet. In artikel 1478 Ger.W. wordt bijgevolg verkeerdelijk melding gemaakt van de overschrijving van vervreemdings- of hypotheekakten.

Om deze reden wordt in het ontworpen artikel niet aan overschrijving gerefereerd, en wordt enkel nog melding gemaakt van inschrijving.

Voorts bepaalt artikel 1478 Ger.W. dat "[e]en ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag" niet verhindert dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden ingeschreven. Het bewarend beslag hoeft bijgevolg nog niet door het Belgisch Scheepsregister ingeschreven zijn. Het is voldoende dat het bewarend beslag door de beslaglegger behoorlijk ter inschrijving is aangeboden. De term "behoorlijk" betekent dat het niet volstaat om het beslagexploot zo maar aan te bieden. Het beslag zal moeten worden aangeboden overeenkomstig hetgeen bepaald is in de hierboven toegelichte artikelen 2.6.12 en 2.6.13.

Artikel 2.6.19. Vervreemding na inschrijving

Deze bepaling correspondeert met artikel 1479 Ger.W.

de la saisie conservatoire et sur le renouvellement de l'inscription. Un examen plus attentif révèle que le « renouvellement » visé est le renouvellement de l'inscription dans le registre naval. Dans la rédaction en projet, il est établi clairement qu'il s'agit du « renouvellement de l'inscription ».

Article 2.6.18. Inscription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque

En vertu de l'article 1478 C. jud., une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription ne fait pas obstacle à la transcription ou à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque.

Contrairement à la conservation des hypothèques terrestres, il n'existe pas de transcription et de mention marginale dans la conservation des hypothèques maritimes. L'article 1478 C. jud. fait par conséquent mention à tort de la transcription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque.

Pour cette raison, il n'est pas fait référence à la transcription dans l'article en projet et seule l'inscription est encore évoquée.

Par ailleurs, l'article 1478 C. jud. stipule qu'« [u]ne saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription » ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque. La saisie conservatoire ne doit par conséquent pas encore être inscrite par le Registre naval belge. Il suffit que la saisie conservatoire soit dûment présentée à l'inscription par le saisissant. Le terme « dûment » signifie qu'il ne suffit pas de présenter simplement l'exploit de saisie. La saisie devra être présentée conformément aux dispositions des articles 2.6.12 et 2.6.13 commentés ci-dessus.

Article 2.6.19. Aliénation après inscription

Cette disposition correspond à l'article 1479 C. jud.

De verwijzing naar "De aldus gedane vervreemding" is op het eerste gezicht niet duidelijk. Klaarblijkelijk gaat het om de vervreemding die plaats heeft nadat het bewarend scheepsbeslag is ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving is aangeboden. De bedoelde vervreemding is m.a.w. de in artikel 1478 Ger.W. bedoelde vervreemding.

Vervolgens is onduidelijk wie in de zin van artikel 1479 Ger.W. "de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn of van wie het beslag is ingeschreven" en "de schuldeisers die verzet doen" zijn.

In deze redactie werd ten onrechte geen rekening gehouden met de niet-hypothecaire en niet-bevoorrechte schuldeisers die beslag hebben gelegd en dat beslag behoorlijk ter inschrijving hebben aangeboden.

De ontworpen nieuwe regeling brengt in deze problematiek meer duidelijkheid.

De niet-bevoorrechte en niet-hypothecaire schuldeisers die geen beslag hebben gelegd worden niet beschermd tegen de vervreemding: door nog geen beslag te leggen, dragen zij het risico dat een bestanddeel uit het vermogen van hun schuldenaar verdwijnt vooraleer zij hun vordering ten uitvoer leggen.

Het weze opgemerkt dat het geconsigneerde bedrag voldoende moet zijn om *al* de bedoelde schuldeisers in hoofdsom, interesten en kosten te betalen. Dit was tot nu toe, gelet op het gebruik van het woordje "of" in het eerste lid van artikel 1479 Ger.W., niet geheel duidelijk.

Ingevolge het ontworpen derde lid wordt de keuze van de instelling waarbij de gelden kunnen worden gestort overgelaten aan de partijen. De onder het huidige recht voorziene storting bij de Nationale Bank is immers niet gunstig nu de creditsaldi van de rekeningen aldaar ten gunste van de houder geen interest zouden opbrengen.

In de nieuwe regeling is daarom voorgesteld dat partijen in onderling overleg een financiële instelling kunnen aanduiden bij wie het bedrag zal worden geconsigneerd. Indien de partijen het over

La référence à « L'aliénation ainsi faite » n'est pas claire à première vue. Manifestement, il s'agit de l'aliénation qui intervient après que la saisie conservatoire sur navire a été inscrite ou dûment présentée à l'inscription. En d'autres termes, l'aliénation visée est l'aliénation dont il est question à l'article 1478 C. jud.

Ensuite, on ne sait pas clairement qui sont, au sens de l'article 1479 C. jud., les « créanciers hypothécaires inscrits ou dont la saisie a été inscrite » et « les créanciers opposants ».

Cette rédaction n'a pas tenu compte, à tort, des créanciers non hypothécaires et non privilégiés qui ont pratiqué une saisie et ont dûment présenté la saisie à l'inscription.

La nouvelle réglementation en projet apporte plus de clarté sur cette problématique.

Les créanciers non privilégiés et non hypothécaires qui n'ont pas pratiqué de saisie ne sont pas protégés contre l'aliénation : en n'ayant pas pratiqué de saisie, ils assument le risque qu'un élément du patrimoine de leur débiteur disparaisse avant qu'ils n'exécutent leur créance.

Il faut remarquer que le montant consigné doit être suffisant pour acquitter en principal, intérêts et frais *tous* les créanciers visés. Ce n'était pas tout à fait clair jusqu'à présent, compte tenu de l'utilisation du terme « ou » à l'alinéa 1er de l'article 1479 C. jud.

En vertu de l'alinéa 3 en projet, le choix de l'institution dans laquelle les deniers peuvent être versés est laissé aux parties. Le versement à la Banque nationale, prévu en vertu du droit actuel, n'est en effet pas avantageux étant donné que les soldes créditeurs des comptes ne produisent pas d'intérêt en faveur du titulaire.

La nouvelle réglementation propose par conséquent que les parties puissent désigner en concertation une institution financière auprès de laquelle le montant sera consigné. Si les parties ne parviennent pas à

de aan te wijzen financiële instelling niet eens raken, heeft de verkrijger van het schip het recht om het bedrag in bewaring te geven bij de Deposito- en Consignatiekas.

Het vierde lid is volkomen logisch en werd daarom zonder wijzigingen uit artikel 1479 Ger.W. overgenomen.

Artikel 2.6.20. Doorhaling

Paragraaf 1 berust op een voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder.

Paragraaf 2 correspondeert met artikel 1480 Ger.W., waarin wordt bepaald dat de artikelen 94 van 95 van de Hypotheekwet van toepassing zijn.

Conform een algemene wetgevingstechnische optie worden de in scheepvaartzaken toepasselijke bepalingen van de Hypotheekwet in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerd.

Dit gebeurt ook alhier, maar wel afgestemd op de corresponderende bepalingen i.v.m. de openbaarheid van rechten op schepen.

Het vonnis dat de doorhaling van de inschrijving van het beslag beveelt, wordt in het scheepsregister ingeschreven.

Artikel 2.6.21. Opheffing

De ontworpen bepaling is de overname, in een gereviseerde Nederlandse vertaling, van artikel 5 van het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Een nadere normering van de zekerheden is niet vereist en komt overigens blijkbaar ook niet in andere wetgevingen voor. Wel kan de rechter bij onenigheid de voorwaarden van de garantie opleggen.

De toepassing van de gemeenrechtelijke regelen inzake kantonnement wordt niet uitgesloten.

De beslagrechter zal in voorkomend geval rekening dienen te houden met de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking, i.h.b. de beperkingsbedragen en de gevolgen van de fondsvorming.

s'entendre sur l'institution financière à désigner, l'acquéreur du navire a le droit de donner le montant en conservation auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'alinéa 4 est parfaitement logique et a par conséquent été repris sans modification de l'article 1479 C. jud.

Article 2.6.20. Radiation

Le paragraphe 1er repose sur une proposition du Conservateur des hypothèques maritimes.

Le paragraphe 2 correspond à l'article 1480 C. jud., qui prévoit que les articles 94 et 95 de la Loi hypothécaire sont d'application.

Conformément à une option légistique générale, les dispositions de la Loi hypothécaire applicables en matière de navigation ont été intégrées au Code belge de la Navigation.

C'est le cas ici aussi, mais en tenant compte des dispositions correspondantes relatives à la publicité des droits sur navire.

Le jugement qui ordonne la radiation de l'inscription de la saisie est inscrit dans le registre naval.

Article 2.6.21. Mainlevée

La disposition en projet reprend, dans une traduction en néerlandais révisée, l'article 5 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.
Une normalisation plus poussée des sûretés n'est pas requise et ne figure apparemment pas non plus dans d'autres législations. Toutefois, le juge peut, en cas de désaccord, imposer les conditions de la garantie .

L'application des règles de droit commun en matière de cantonnement n'est pas exclue.

Le cas échéant, le juge des saisies devra tenir compte des dispositions relatives à la limitation de responsabilité, en particulier des montants de limitation et des conséquences de la constitution de fonds.

Artikel 2.6.22. Rechtsmacht ten gronde

De ontworpen bepaling berust op artikel 7 van het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Artikel 7 (1) van het Scheepsbeslagverdrag 1952 bepaalt dat de rechter in bepaalde gevallen bevoegd is om kennis te nemen van de vordering ten gronde (*arresto fundatur jurisdictio*). Vooreerst kan de rechter van het land waarin het beslag werd gelegd overeenkomstig deze verdragsbepaling kennis nemen van de vordering ten gronde *indien de nationale wet hem deze bevoegdheid toekent.* Daarnaast voorziet artikel 7 (1) nog in zes specifieke bevoegdheidsgronden krachtens welke de rechter van het land waarin het bewarend beslag werd gelegd, *krachtens de verdragstekst zelf,* in ieder geval bevoegd is.

Vroeger werd verdedigd dat de Belgische rechter, ingeval het beslag in België was gelegd, steeds bevoegd was om van het geschil ten gronde kennis te nemen op grond van artikel 635, 5° Ger.W. Deze bepaling werd m.n. beschouwd als een in artikel 7 (1) van het Scheepsbeslagverdrag 1952 bedoelde nationale wet. N.a.v. de invoering van het WIPR werd artikel 635, 5° Ger.W. echter opgeheven.

Heden dient i.v.m. de betrokken aangelegenheid rekening te worden gehouden met de regeling van de rechtsmacht opgenomen in artikel 71.1 van de Brussel I*bis*-Verordening.

In principe laat de Brussel I*bis*-Verordening de bevoegdheidsregeling van artikel 7 (1) van het Scheepbeslagverdrag 1952 dus onverlet, althans wat de rechtstreeks in deze verdragsbepaling omschreven bevoegdheidsgronden betreft. Wat de door dezelfde bepaling toegekende nationale beleidsruimte betreft, lijkt echter te moeten worden aangenomen dat deze door de Brussel I*bis*-Verordening op Europees niveau is uitgeput, zodat de nationale wetgever zich van een eigen verdere benutting ervan dient te onthouden.

In het licht van het voorgaande heeft de ontworpen bepaling een dubbele strekking.

Article 2.6.22. Juridiction quant au fond

La disposition en projet repose sur l'article 7 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.
L'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer stipule que, dans certains cas, le juge est compétent pour statuer sur le fond de l'action (*arresto fundatur jurisdictio*). Tout d'abord, le juge du pays dans lequel la saisie a été pratiquée peut, conformément à cette disposition de la Convention, prendre connaissance de la demande quant au fond *si la loi nationale lui confère cette compétence.* Par ailleurs, l'article 7 (1) prévoit encore six critères spécifiques de compétence en vertu desquels le juge du pays dans lequel la saisie conservatoire a été pratiquée est en tout cas compétent *en vertu du texte même de la Convention.*

Auparavant, on défendait la position que le juge belge, si la saisie était pratiquée en Belgique, était toujours compétent pour prendre connaissance du litige quant au fond en vertu de l'article 635, 5° C. jud. Cette disposition était notamment considérée comme une loi nationale visée à l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. À l'occasion de l'introduction du CDIP, l'article 635, 5°, C. jud. a cependant été abrogé.
À ce jour, il faut tenir compte des dispositions réglant la juridiction reprises dans l'article 71.1 du Règlement de Bruxelles I *bis* en ce qui concerne la matière visée.

En principe, le Règlement de Bruxelles I bis n'affecte donc pas le régime de compétence de l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, du moins en ce qui concerne les critères de compétence directement décrits dans cette disposition de la Convention. En ce qui concerne la marge de manœuvre nationale attribuée par cette même disposition, il semble qu'il faille toutefois admettre que celle-ci est épuisée par le Règlement de Bruxelles I bis au niveau européen, de telle sorte que le législateur national doit s'abstenir de toute utilisation propre de celle-ci.
À la lumière de ce qui précède, la disposition en projet a une double portée.

Ten eerste bevestigt zij de gelding van de bijzondere, in artikel 7 (1) van het Scheepsbeslagverdrag 1952 zelf bepaalde bevoegdheidsgronden, welke bovenop de regeling van de Brussel I*bis*-Verordening komen.

Ten tweede creëert zij in hoofde van de Belgische rechters bovendien een algemene, op nationaal recht gestoelde bevoegdheid ingeval van beslag in België, voor de niet door de Brussel I*bis*-Verordening beheerste gevallen.

Omwille van de duidelijkheid van de wettekst en om de diverse hypotheses en rechtsmachtgronden te kunnen onderscheiden wordt in de ontworpen bepaling uitdrukkelijk naar de Brussel I*bis*-Verordening verwezen.

De ontworpen paragraaf 2 mag niet worden gelezen alsof de aldaar aan de zekerheid gestelde eisen niet zouden gelden in de gevallen waarin de Belgische rechter wél rechtsmacht bezit.

Artikel 2.6.23. Andere vorderingsrechten en volgrechten

De ontworpen bepaling berust op artikel 9 van het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Afdeling 2 – Bewarend beslag op binnenschepen

Artikel 2.6.24. Materiële toepassing

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 2.6.25. Grondvereisten

Deze bepaling expliciteert dat bewarend beslag op binnenschepen wordt beheerst door de algemene bepalingen betreffende het bewarend beslag, welke zijn beschreven in de artikelen 1413 e.v. Ger.W. Vereist zijn m.n. machtiging door de rechter, vervat in een veroordelend vonnis of in een verlof wegens een schuldvordering die zeker en opeisbaar is, en vaststaande of vatbaar voor een voorlopige raming. M.b.t. binnenschepen is de allegatie van een zeevordering m.a.w. noch een noodzakelijk, noch een voldoende grondvereiste.

D'une part, elle confirme la validité des critères de compétence particuliers spécifiés à l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer elle-même qui prévalent sur le régime du Règlement de Bruxelles I *bis*.

D'autre part, elle crée dans le chef des juges belges une compétence générale, fondée sur le droit national, en cas de saisie en Belgique, dans les cas non régis par le Règlement de Bruxelles I *bis*.

Par souci de clarté du texte de loi et pour pouvoir distinguer les diverses hypothèses et critères de juridiction, la disposition en projet renvoie expressément au Règlement de Bruxelles I *bis*.

Le paragraphe 2 en projet ne peut se lire comme si les exigences qu'il impose à la sûreté n'étaient pas d'application dans les cas dans lesquels le juge belge possède bien la juridiction.

Article 2.6.23. Autres droits d'action et droits de suite

La disposition en projet repose sur l'article 9 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Section 2 – Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

Article 2.6.24. Application matérielle

Cette disposition ne nécessite pas d'explication supplémentaire.

Article 2.6.25. Exigences de base

Cette disposition explique qu'une saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure est régie par les dispositions générales relatives à la saisie conservatoire, qui sont décrites dans les articles 1413 et suiv. C. jud. Il faut notamment une autorisation par le juge, rendue dans un jugement de condamnation ou dans une autorisation en raison d'une créance qui est certaine, exigible et liquide ou susceptible d'une estimation provisoire. En ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, l'allégation d'une créance maritime n'est en d'autres termes une exigence de base ni nécessaire ni suffisante.

Artikel 2.6.26. Procedure

Over de vraag welke bepalingen van het hoofdstuk van het Gerechtelijk Wetboek over bewarend beslag op zee- en binnenschepen precies op binnenschepen van toepassing zijn bestaat enige verwarring.

De hier toegelichte bepaling creëert ter zake duidelijkheid. De op binnenschepenbeslag toepasselijke bepalingen zijn inz. de procedurele bepalingen. De op het Scheepsbeslagverdrag 1952 berustende bepalingen gelden in principe alleen voor zeeschepen.

De betekening aan de scheepseigenaar wordt verplicht gesteld omdat beslag alleen mogelijk is wegens schulden van de eigenaar en omdat vaak niemand aan boord is (bijv. bij beslag op een duwbak).

Artikel 2.6.27. Varend beslag

Ingevolge een suggestie van de binnenvaartsector is hier een regeling m.b.t. het varend beslag opgenomen. Hoewel reeds in de mogelijkheid is voorzien om voor de vordering waarvoor beslag gelegd is een borgtocht of zekerheid stellen, kunnen er zich gevallen voordoen waarin het omwille van de hoogte van de vordering waarvoor beslag is gelegd zo goed als onmogelijk is om daarvan gebruik te maken. Het varend beslag biedt een oplossing die, zonder dat het beslag wordt opgeheven, toelaat het schip toch verder te exploiteren, wat in het voordeel is zowel van degene ten laste van wie het beslag is gelegd als van de beslaglegger. Anders dan zeeschepen zal het binnenschip, dat zich immers beweegt op binnenwateren, niet verdwijnen. Via de huidige informatiesystemen is het mogelijk binnenschepen te traceren. Voor de redactie van de bepaling is gebruik gemaakt van artikel 18 van het Tweede Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965, met de precisering dat de rechter eventueel andere, of nadere voorwaarden kan opleggen ("onder meer").

Afdeling 3 – Bewarend beslag op goederen aan boord

Article 2.6.26. Procédure

Il règne une certaine confusion sur la question des dispositions du chapitre du Code judiciaire consacrées à la saisie conservatoire sur navires de mer et bateaux de navigation intérieure qui sont précisément d'application aux bateaux de navigation intérieure.
La disposition commentée ici fait la clarté sur ce point. Les dispositions applicables à la saisie sur des bateaux de navigation intérieure sont en particulier les dispositions procédurales. Les dispositions reposant sur la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne sont en principe d'application que pour les navires de mer.
La signification au propriétaire du navire est rendue obligatoire, la saisie n'étant possible qu'en raison de dettes du propriétaire et parce qu'il n'y a souvent personne à bord (par exemple, en cas de saisie sur une barge de poussage).

Article 2.6.27. Saisie navigatoire

À la suite d'une suggestion du secteur de la navigation intérieure, un régime relatif à la saisie navigatoire est repris ici. Même s'il est déjà possible de constituer une caution ou sûreté pour la créance pour laquelle la saisie a été pratiquée, il peut se présenter des cas où il est pratiquement impossible de l'utiliser en raison de la hauteur de la créance pour laquelle la saisie a été pratiquée. La saisie navigatoire offre une solution qui, sans que la saisie soit levée, permet la poursuite d'exploitation du navire, ce qui profite tant à la personne à charge de laquelle la saisie a été pratiquée qu'au saisissant. Contrairement aux navires de mer, le bateau de navigation intérieure, qui se déplace effectivement sur les eaux intérieures, ne disparaîtra pas. Les systèmes d'information actuels permettent la traçabilité des bateaux de navigation intérieure. Pour la rédaction de la disposition, on utilise l'article 18 du Deuxième Protocole à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure de 1965, en précisant que le juge peut éventuellement imposer des conditions différentes ou plus précises (« par exemple »).

Section 3 – Saisie conservatoire sur les biens à bord

Artikel 2.6.28. Grondvereisten

De ontworpen afdeling, die bestaat uit de artikelen 2.6.28 en 2.6.29 en volledig nieuw is, heeft een dubbele doelstelling.

Met het oog op de rechtszekerheid bevestigt zij in artikel 2.6.28 ten eerste de principemogelijkheid van bewarend beslag op scheepstoebehoren, i.h.b. bunkers, en op andere goederen die zich aan boord bevinden. Niettegenstaande een weifelende rechtsleer komt deze vorm van bewarend beslag in de praktijk regelmatig voor. Het hier toegelichte artikel bevestigt dat bewarend beslag op de vermelde zaken mogelijk is, en wordt geregeld door de gemeenrechtelijke bepalingen inzake het bewarend beslag.

Ten tweede tracht de ontworpen regeling, in het hieronder toegelichte artikel 2.6.29, het beslag op scheepstoebehoren te verzoenen met de geest van het Scheepsbeslagverdrag 1952 en inz. met de vrijheid van scheepvaart. M.b.t. zeeschepen dient inz. te worden vermeden dat het beslag op scheepstoebehoren een mogelijkheid wordt om het regime van het Scheepsbeslagverdrag (en inz. de erin neergelegde beperking van het beslag tot zeevorderingen) te omzeilen of te ontduiken. In het licht van deze doelstelling bevat de ontworpen bepaling een regeling die toelaat het schip van de gevolgen van beslag op scheepstoebehoren te bevrijden. Die regeling is geïnspireerd door rechtspraak en komt in de plaats van de gemeenrechtelijke regeling van het kantonnement vervat in de basisartikelen 1403 en 1407 Ger.W.

Het laatste lid geldt onverminderd artikel 1408 Ger.W., voor zover het van toepassing is.

Artikel 2.6.29. Bewaargeving van het beslagene

Deze bepaling beoogt alle in het geding zijnde belangen te verzoenen, en inz. de kantonnementsregeling in lijn te brengen met de bijzondere beslagregeling van het Scheepsbeslagverdrag 1952 en het belang van vrije scheepvaart. De afwijking van het gemeen recht is dus ten volle verantwoord.

Article 2.6.28. Exigences de base

La section en projet, qui se compose des articles 2.6.28 et 2.6.29 et est totalement nouvelle, poursuit un double objectif.

Dans un souci de sécurité juridique, elle confirme dans un premier temps, à l'article 2.6.28, la possibilité de principe de pratiquer une saisie conservatoire sur les accessoires du navire, en particulier les soutes et sur d'autres biens qui se trouvent à bord. Nonobstant une doctrine hésitante, cette forme de saisie conservatoire se rencontre régulièrement en pratique. L'article commenté ici confirme qu'une saisie conservatoire sur les choses mentionnées est possible et est régie par les dispositions de droit commun en matière de saisie conservatoire.
Ensuite, la réglementation en projet tente, dans l'article 2.6.29 commenté ci-dessous, de concilier la saisie sur les accessoires du navire avec l'esprit de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et, en particulier, avec la liberté de la navigation. En ce qui concerne les navires de mer, il faut en particulier éviter que la saisie sur les accessoires du navire ne soit une possibilité de contourner ou d'éluder le régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer (et, en particulier, la limitation de la saisie aux créances maritimes qui y est visée). À la lumière de cet objectif, la disposition en projet contient une réglementation qui permet de libérer le navire des conséquences de la saisie sur les accessoires du navire. Cette réglementation est inspirée par la jurisprudence et se substitue au régime de droit commun du cantonnement prévu aux articles de base 1403 et 1407 C. jud.
Le dernier alinéa est sans préjudice de l'article 1408 C. jud., dans la mesure où il s'applique.

Article 2.6.29. Dépôt du bien saisi

Cette disposition vise à concilier tous les intérêts en présence et, en particulier, à harmoniser le cantonnement avec le régime particulier de la saisie de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et l'intérêt de la navigation libre. La dérogation au droit commun est donc pleinement justifiée.

M.b.t. paragraaf 1 dient aangestipt dat de scheepseigenaar, de reder of de exploitant een *absoluut* recht hebben om de goederen in bewaring te geven of te doen geven. Een voorafgaande toelating door de beslagrechter is niet vereist. Wel zal de initiatiefnemer zich tot de beslagrechter moeten wenden teneinde de modaliteiten van de bewaargeving te laten bepalen.

Dit absoluut recht bestaat niet in het geval bedoeld in paragraaf 2.

De ontworpen paragraaf 3 is geïnspireerd door rechtspraak.

De ratio van de mogelijkheid tot het in bewaring geven van eenzelfde hoeveelheid soortgoederen met dezelfde kenmerken en van dezelfde hoedanigheid ligt in de economische noden van de scheepsexploitatie. Het leegpompen van de tanks om ze onmiddellijk nadien terug te vullen is beheersmatig een weinig zinvolle operatie die alleen maar tijd, moeite en geld kost. Het ligt voor de hand om dezelfde hoeveelheid brandstof als die zich in de bunkertanks bevindt aan te kopen en op een andere plaats op te slaan. Deze brandstof kan dan op eenvoudige wijze door de sekwester worden bewaard, en de kans op bedrieglijke wegmaking wordt aanzienlijk verminderd. De sekwester zal de brandstof ook gemakkelijker zelf in bewaring kunnen nemen, aangezien hij ze rechtstreeks bij zich kan laten leveren.

Terwijl krachtens paragraaf 1 enkel de scheepeigenaar, de reder of de scheepsgebruiker het goed in bewaring kan geven, kan overeenkomstig paragraaf 3 iedere belanghebbende een equivalent goed ter bewaring aanbieden. De ratio is dat verschillende personen bij het kunnen afvaren van het schip belang kunnen hebben.

Vanaf het ogenblik dat het equivalent soortgoed in bewaring is gegeven zullen de oorspronkelijk beslagen goederen bevrijd zijn. Het beslag zal vanaf dat ogenblik, en van rechtswege, betrekking hebben op de in bewaring gegeven goederen.

Door de regeling wordt geen *recht* ingevoerd om een bedrag dat gelijk is aan de waarde van de

En ce qui concerne le paragraphe 1er, il faut souligner que le propriétaire du navire, l'armateur ou l'exploitant possède un droit *absolu* de donner ou faire donner les biens en dépôt. Une autorisation préalable par le juge des saisies n'est pas requise. Cependant, l'initiateur devra s'adresser au juge des saisies afin de faire déterminer les modalités de la mise en dépôt.

Ce droit absolu n'existe pas dans le cas visé au paragraphe 2.

Le paragraphe 3 en projet est inspiré par la jurisprudence.

La raison d'être de la possibilité de la mise en dépôt d'une même quantité de choses de genre présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité réside dans les besoins économiques de l'exploitation du navire. Vider les cuves pour les remplir juste après est une opération peu judicieuse sur le plan de la gestion qui prend du temps, demande des efforts et coûte de l'argent. Il est évident d'acheter la même quantité de carburant que celle qui se trouve dans les soutes et de l'entreposer à un autre endroit. Ce carburant peut alors être conservé simplement par le séquestre et le risque d'une dissimulation frauduleuse est considérablement réduit. Le séquestre pourra également prendre aussi le carburant plus facilement en dépôt étant donné qu'il peut se le faire livrer directement chez lui.

Alors qu'en vertu du paragraphe 1er, seul le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire peut donner le bien en dépôt, le paragraphe 3 permet à tout intéressé de donner en dépôt un bien équivalent. La raison d'être est que différentes personnes peuvent avoir intérêt à ce que le navire puisse prendre la mer.

À partir du moment où le bien équivalent est donné en dépôt, les biens initialement saisis seront libérés. Dès cet instant, la saisie portera de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

Le régime ne crée aucun *droit* de cantonner un montant égal à la valeur du carburant. Conformément

brandstof te kantonneren. Overeenkomstig paragraaf 4 dient de beslagrechter te oordelen of dergelijke maatregel, gelet op alle omstandigheden, aangewezen is.

Het kantonnement kan worden gevraagd door elke belanghebbende partij. Ook hier gaat het niet om een absoluut recht. De toelating moet aan de rechter worden gevraagd. De rechter houdt bij zijn beoordeling rekening met alle relevante omstandigheden, zoals de situatie van de partijen, de waarde van het goed, de mogelijkheid om het goed op een eenvoudige wijze in bewaring te geven, de algemene economische toestand welke van invloed is op de waarde van het goed, enz.

Paragraaf 5 bepaalt dat indien op het scheepstoebehoren geen bewarend beslag meer rust, het schip alleszins vrij is om af te varen.

Deze regel geldt onverlet, enerzijds, de vraag of bewarend beslag op scheepstoebehoren van rechtswege resulteert in een immobilisatie van het schip, en, anderzijds, de mogelijke gelding van beslag op of aanhouding van het schip zelf.

Paragraaf 6 behoeft geen verdere commentaar.

Hoofdstuk 2 – Uitvoerend scheepsbeslag

Artikel 2.6.30. Internationale en materiële toepassing

Dit artikel bepaalt tegelijk het internationale en het materiële toepassingsgebied van dit hoofdstuk.

De nieuwe regeling geldt voor alle schepen, met inbegrip van niet-commerciële zee- en binnenschepen. M.b.t. de betekenis van het begrip schip geldt de algemene definitie die is opgenomen in artikel 1.1.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Overeenkomstig dezelfde bepaling kunnen bij koninklijk besluit desgevallend uitzonderingen worden ingevoerd, bijv. voor kleine niet-bedrijfsmatig of niet-beroepsmatige gebezigde tuigen.

Artikel 2.6.31. Andere regelgeving

Het uitvoerend scheepsbeslag is een bijzondere vorm van roerend beslag. Overeenkomstig het

au paragraphe 4, le juge des saisies doit apprécier si une telle mesure est indiquée en fonction de toutes les circonstances.

Le cantonnement peut être demandé par toute partie intéressée. Dans ce cas, il ne s'agit pas non plus d'un droit absolu. L'autorisation doit être demandée au juge. Dans son appréciation, le juge doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes, comme la situation des parties, la valeur du bien, la possibilité de donner le bien en dépôt d'une façon simple, la situation économique générale qui exerce une influence sur la valeur du bien, etc.

Le paragraphe 5 stipule que, si une saisie conservatoire ne grève plus les accessoires du navire, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

Cette règle s'applique indépendamment, d'une part, de la question si, la saisie conservatoire sur les accessoires du navire entraîne de plein droit une immobilisation du navire ou non et, d'autre part, de la validité possible de la saisie sur le navire lui-même ou de sa détention.
Le paragraphe 6 ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.
Chapitre 2 – Saisie-exécution sur navire

Article 2.6.30. Application internationale et matérielle

Cet article définit simultanément le champ d'application international et matériel du présent chapitre.
La nouvelle réglementation s'applique à tous les navires, y compris les navires de mer et bateaux de navigation intérieure non commerciaux. En ce qui concerne la signification de la notion de « navire », la définition générale reprise à l'article 1.1.3 du Code belge de la Navigation est d'application. Conformément à cette même disposition, des exceptions peuvent le cas échéant être introduites par arrêté royal, par exemple pour de petits engins utilisés à des fins non professionnelles.

Article 2.6.31. Autre réglementation

La saisie-exécution sur navire est une forme particulière de saisie mobilière. Conformément à l'article 1545 C. jud. en vigueur, les dispositions

geldende artikel 1545 Ger.W. zijn de bepalingen inzake het uitvoerend beslag op roerend goed op uitvoerend scheepsbeslag van toepassing voor zover de desbetreffende bijzondere bepalingen er niet van afwijken.

Nochtans is de regeling inzake het uitvoerend scheepsbeslag hier en daar mede geïnspireerd door het uitvoerend onroerend beslag. In de artikelen 1555 en 1556 Ger.W. wordt trouwens uitdrukkelijk naar specifieke bepalingen aangaande het uitvoerend onroerend beslag verwezen. Wetstechnisch is deze situatie niet bijster geslaagd. Aangezien interpretatieproblemen zouden kunnen rijzen, is eerder al voor een herschrijven van de betreffende wetteksten gepleit.

De ontworpen paragraaf 1 strekt ertoe de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek over beslag in het algemeen en over het uitvoerend beslag op roerende goederen in het bijzonder ten aanzien van de in deze afdeling opgenomen bijzondere bepalingen een aanvullende werking te verlenen.

Onder de mede toepasselijke bepalingen is inz. artikel 1491 Ger.W. te rekenen, dat betrekking heeft op de omzetting van bewarend in uitvoerend beslag.

De ontworpen paragrafen 2, 3 en 4 corresponderen met het hierboven reeds toegelichte artikel 2.6.4, § 3, § 4 en § 5.

Artikel 2.6.32. Grondvereisten

Paragraaf 1 verduidelijkt dat uitvoerend scheepsbeslag onder het Belgisch Scheepvaartwetboek enkel is toegestaan krachtens een uitvoerbare titel waarin hetzij schulden van de scheepseigenaar, hetzij schulden van een andere persoon gewaarborgd door een scheepszekerheidsrecht op het betrokken schip zijn vastgesteld. Het begrip scheepszekerheidsrechten is gedefinieerd in artikel 1.1.3.

Paragraaf 2 maakt duidelijk dat de – reeds naar huidig recht hoogst dubieuze – theorie van de algemene omzetbaarheid van bewarend in

relatives à la saisie-exécution mobilière sont d'application à la saisie-exécution sur navire dans la mesure où les dispositions particulières correspondantes n'y dérogent pas.

Néanmoins, le régime relatif à la saisie-exécution sur navire est inspiré aussi, ici et là, par la saisie-exécution immobilière. Les articles 1555 et 1556 C. jud. renvoient par ailleurs expressément aux dispositions spécifiques relatives à la saisie-exécution immobilière. Sur le plan de la technique législative, cette situation n'est pas particulièrement réussie. Étant donné que des problèmes d'interprétation pourraient se poser, on plaide plutôt en faveur d'une refonte des textes de loi correspondants.

Le paragraphe 1er en projet vise à conférer un effet supplémentaire aux dispositions du Code judiciaire relatives à la saisie en général et à la saisie-exécution mobilière en particulier à l'égard des dispositions particulières reprises dans la présente section.

Parmi les dispositions applicables, il faut inclure en particulier l'article 1491 C. jud. qui porte sur la transformation d'une saisie conservatoire en une saisie-exécution.

Les paragraphes 2, 3 et 4 en projet correspondent à l'article 2.6.4, §§ 3 et 4, déjà commenté ci-dessus.

Article 2.6.32. Exigences de base

Le paragraphe 1er explique qu'une saisie-exécution sur navire est autorisée uniquement selon le Code belge de la Navigation en vertu d'un titre exécutoire qui constate soit les dettes du propriétaire du navire, soit les dettes d'une autre personne garanties par une sûreté sur navire sur le navire correspondant. La notion de « sûretés sur navires » est définie à l'article 1.1.3.

Le paragraphe 2 explique clairement que la théorie – déjà très douteuse dans le droit actuel – de la transformabilité générale de la saisie conservatoire en une saisie-exécution sur navire n'est pas

uitvoerend scheepsbeslag in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek niet wordt bevestigd.

Artikel 2.6.33. Voorafgaand bevel

De ontworpen bepaling correspondeert met het huidige artikel 1546 Ger.W.

Het nut van het bevel dat voorafgaat aan het uitvoerend scheepsbeslag is in bepaalde literatuur in vraag gesteld. Er zouden nutteloze kosten uit voortvloeien en de afwezigheid van bevel bij uitvoerend beslag onder derden zou nooit op bezwaren zijn gestuit. Nochtans werd het voorafgaand bevel door anderen een "essentiële stap" en een "kapitaal element dat onontbeerlijk is om de vervolging voort te zetten" genoemd en in recente rechtsleer is van dergelijke kritiek niets terug te vinden.

De kosten van het bevel lijken in verhouding tot de waarde van het beslagen goed, m.n. een schip, geen al te belangrijke rol te spelen. Aangezien het bevel tegelijk met het beslag kan worden betekend, en blijkens artikel 1551, tweede lid Ger.W. zelfs in eenzelfde akte, lijkt het vereiste geen reële problemen op te leveren. Het vereiste van een voorafgaand bevel sluit bovendien aan bij de systematiek van zowel het roerend als het onroerend uitvoerend beslag, waarmee het uitvoerend scheepsbeslag meer gemeen heeft dan met het beslag onder derden.

In plaats van de thans door artikel 1546, tweede lid Ger.W. vereiste vermelding van de naam, de soort, de tonnenmaat en de soort van beweegkracht van het schip, wordt in de ontworpen bepaling slechts een "beknopte beschrijving" van het schip gevraagd. Dit stemt overeen met de hierboven toegelichte corresponderende regeling m.b.t. het bewarend beslag (zie art. 2.6.8) alsook met de hieronder toegelichte regeling m.b.t. de inhoud van het beslagexploot (art. 2.6.37). In lijn met suggesties in de rechtsleer is de onder het huidige recht ook m.b.t. de beschrijving van het schip geldende nietigheidssanctie (art. 1556, tweede lid Ger.W.) weggelaten.

confirmée dans le cadre du Code belge de la Navigation.

Article 2.6.33. Commandement préalable

La disposition en projet correspond à l'article 1546 C. jud. actuel.

L'utilité du commandement qui précède la saisie-exécution sur navire est remise en question dans une certaine littérature. Il en découlerait des coûts inutiles et l'absence de commandement en cas de saisie-arrêt exécution ne se serait jamais heurtée à des objections. Néanmoins, le commandement préalable a été qualifié par d'autres comme une « étape essentielle » et un « élément capital qui est indispensable pour continuer les poursuites » et la doctrine récente ne comporte pas de telles critiques.

Les coûts du commandement ne semblent pas jouer un rôle trop important par rapport à la valeur du bien saisi, à savoir un navire. Étant donné que le commandement peut être signifié en même temps que la saisie, voire, en vertu de l'article 1551, alinéa 2, C. jud., dans le même acte, l'exigence ne semble pas poser de problème réel. L'exigence d'un commandement préalable s'inscrit par ailleurs dans la systématique des saisies-exécutions, tant mobilières qu'immobilières, avec laquelle la saisie-exécution sur navire a plus de points communs qu'avec la saisie-arrêt.

Au lieu de la mention, requise pour le moment par l'article 1546, alinéa 2, C. jud., du nom, du type, du tonnage et du mode de puissance motrice du navire, la disposition en projet ne demande qu'une « description sommaire » du navire, Ceci correspond au régime correspondant, commenté ci-dessus, relatif à la saisie conservatoire (voir art. 2.6.8) ainsi qu'à la réglementation, commentée ci-dessous, relative au contenu de l'exploit de saisie (art. 2.6.37). Dans le prolongement des suggestions de la doctrine, la sanction de nullité en vigueur aussi, en vertu du droit actuel, concernant la description du navire (art. 1556, alinéa 2, C. jud.) est supprimée.

Op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder is wel de mogelijkheid gecreëerd dat de Koning nader bepaalt welke identificatiegevens in het exploot moeten worden opgenomen.

Artikel 2.6.34. Betekening van het bevel

Deze bepaling regelt de betekening van het bevel aan de schuldenaar en aan de scheepseigenaar en komt in de plaats van de artikelen 1547 en 1548 Ger.W.

De formulering van het ontworpen eerste lid is aanzienlijk beknopter dan die van het corresponderende artikel 1547 Ger.W.

De mogelijkheid dat de betekening kan gebeuren "aan de persoon of aan de woonplaats" moet niet meer worden vermeld aangezien de algemene regelen van het Gerechtelijk Wetboek een voldoende regeling bevatten (art. 33-38). Volgens die regeling kan de betekening worden gedaan aan de persoon, indien dat onmogelijk is aan de woonplaats of de verblijfplaats, indien ook dat onmogelijk is, door achterlating aan de woonplaats of de verblijfplaats, en indien ook dat materieel onmogelijk is, aan de procureur des Konings.

Ook de specificaties i.v.m. de mogelijkheid tot betekening aan de kapitein of aan één van de officieren of aan de – niet meer bestaande – waterschout mogen in deze bepaling achterwege blijven. De mogelijkheid tot betekening aan de gezagvoerder en de officieren wordt immers in algemene zin geregeld in artikel 4.2.11.

De gemeenrechtelijke procesrechtelijke bepalingen inzake betekening blijven eveneens gelden, zodat de betekening aan de procureur des Konings als laatste optie in de plaats komt van de – verouderde – bepaling m.b.t. de betekening aan de waterschout.

Wat het ontworpen tweede lid betreft weze vermeld dat de mogelijkheid van betekening aan de agent van de scheepseigenaar is weggelaten, nu ook hieromtrent een algemene regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek is opgenomen.

Sur la suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes, on a toutefois créé la possibilité que le Roi spécifie quelles donnés d'identification doivent être reprises dans l'exploit.

Article 2.6.34. Signification du commandement

Cette disposition règle la signification du commandement au débiteur et au propriétaire du navire et remplace les articles 1547 et 1548 C. jud.

La formulation de l'alinéa 1er en projet est nettement plus sommaire que celle de l'article 1547 C. jud. correspondant.

La possibilité que la signification puisse être faite « à la personne du débiteur ou à son domicile » ne doit plus être indiquée étant donné que les règles générales du Code judiciaire contiennent une réglementation suffisante (art. 33-38). Selon cette réglementation, la signification peut être faite à la personne, et, si c'est impossible, à son domicile ou à sa résidence et, si c'est impossible aussi, elle peut être remise à son domicile ou à sa résidence et, si c'est aussi matériellement impossible, au procureur du Roi.

Les spécifications relatives à la possibilité de signification au capitaine ou à l'un des officiers ou encore au commissaire maritime, qui n'existe plus, peuvent être omises dans cette disposition. La possibilité de signification au commandant et aux officiers est en effet réglée de manière générale à l'article 4.2.11.

Les dispositions procédurales de droit commun en matière de signification restent également d'application de telle sorte que la signification au procureur du Roi remplace, en tant que dernière option, la disposition – obsolète – relative à la signification au commissaire maritime.

En ce qui concerne l'alinéa 2 en projet, il faut signaler que la possibilité de signification à l'agent du propriétaire du navire est omise étant donné qu'une réglementation générale a également été reprise à ce sujet dans le Code belge de la Navigation.

Overigens dient te worden benadrukt dat ook in dit verband de nieuwe algemene regeling m.b.t. betekening aan de gezagvoerder en de schepelingen toepassing kan vinden, naast de betekeningsregelingen van gemeen procesrecht (art. 33-38 Ger.W.).

Artikel 2.6.35. Inschrijving van het bevel tot omzetting

Deze bepaling correspondeert met artikel 1497, tweede lid Ger.W. Deze laatste bepaling wordt middels de invoeringswetgeving aangepast zodat zij nog alleen geldt voor de omzetting van beslag op onroerend goed.

De ontworpen redactie vermeldt de hypothese van neerlegging.

Artikel 2.6.36. Tijdstip van beslaglegging

Deze bepaling correspondeert met artikel 1549 Ger.W. In afwijking van artikel 1499 Ger.W. mag het beslag dadelijk na de betekening van het bevel geschieden teneinde de vlucht van het schip na het bevel te verhinderen. Conform een vigerende zienswijze wordt verduidelijkt dat het beslag ook samen met de betekening van het bevel kan geschieden.

Artikel 2.6.37. Beslagexploot

Deze bepaling correspondeert met artikel 1551, eerste en tweede lid Ger.W. Omwille van de consistentie werd het woord "vaartuig" vervangen door "schip".

Artikel 2.6.38. Betekening en aanzegging van het beslag

De paragrafen 1 en 2 corresponderen met artikel 1550 Ger.W. De indeling in paragrafen werd toegevoegd om de tekst duidelijker te maken.

De formulering van paragraaf 1 stemt overeen met het hierboven toegelichte artikel 2.6.9, § 1 betreffende het bewarend scheepsbeslag.

In paragraaf 1 werd het begrip kapitein, overeenkomstig het in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde

Par ailleurs, il faut souligner à cet égard que la nouvelle réglementation générale relative à la signification au commandant et aux membres de l'équipage peut également être appliquée en plus des réglementations du droit procédural commun en matière de signification (art. 33-38 C. jud.).

Article 2.6.35. Inscription du commandement de transformation

Cette disposition correspond à l'article 1497, alinéa 2, C. jud. Cette dernière disposition est adaptée au moyen de la loi d'introduction de telle sorte qu'elle ne s'applique plus que pour la transformation de la saisie immobilière.

La rédaction en projet mentionne l'hypothèse du dépôt.

Article 2.6.36. Moment de la saisie

Cette disposition correspond à l'article 1549 C. jud. Par dérogation à l'article 1499 C. jud., la saisie peut être faite immédiatement après la signification du commandement afin d'empêcher la fuite du navire après le commandement. Conformément à la vision en vigueur, il est expliqué que la saisie peut également être effectuée en même temps que la signification du commandement.

Article 2.6.37. Exploit de saisie

Cette disposition correspond à l'article 1551, alinéas 1er et 2, C. jud. Pour des raisons de cohérence, le terme « bâtiment » a été remplacé par « navire ».

Article 2.6.38. Signification et dénonciation de la saisie

Les paragraphes 1er et 2 correspondent à l'article 1550 C. jud. La classification en paragraphes a été ajoutée pour une meilleure clarté du texte.
La formulation du paragraphe 1er correspond à l'article 2.6.9, § 1er, commenté ci-dessus, relatif à la saisie conservatoire sur navire.

Au paragraphe 1er, la notion de « capitaine » a été remplacée par la notion de « commandant », conformément à la terminologie utilisée dans le Code belge de la Navigation. La réglementation de la

begrippenapparaat, vervangen door het begrip gezagvoerder. De regeling van het uitvoerend scheepsbeslag geldt immers zowel voor zeeschepen als voor binnenschepen.

Uitdrukkelijk is vermeld dat de betekening gebeurt "aan boord", omdat zij resulteert in een onmiddellijk afvaartverbod.

Voorts is het woord "onverwijld" vervangen door "terstond", zodat de bepalingen betreffende het bewarend en het uitvoerend beslag ook wat dit aspect betreft beter op elkaar worden afgestemd.

Paragraaf 2 betreft de betekening aan de scheepseigenaar en de schuldenaar. Hier werd de bepaling weggelaten dat de betekening aan de scheepseigenaar, indien deze zijn woonplaats niet heeft in het rechtsgebied van de rechtbank waar het schip ligt gemeerd, kan worden gedaan aan de kapitein of aan zijn vertegenwoordiger. De mogelijkheid tot betekening aan de gezagvoerder en de schepelingen wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek immers geregeld op algemene wijze. Deze mogelijkheid geldt onder het nieuwe regime voor elke betekening, ongeacht de woonplaats van de scheepseigenaar.

Indien de krachtens paragraaf 1 verrichte betekening aan de gezagvoerder op grond van de algemene betekeningsregeling van het wetboek meteen ook geldt als betekening aan de scheepseigenaar, dient vanzelfsprekend slechts één betekening te worden uitgevoerd.

Indien de betekening aan de scheepseigenaar of de schuldenaar in het buitenland dient plaats te vinden, geldt de regeling van artikel 40 Ger.W. De betekening wordt geacht te zijn verricht bij afgifte van de akte aan de post.

De in paragraaf 3 omschreven nietigheidssanctie correspondeert met artikel 1556, tweede lid Ger.W.

Paragraaf 5 stemt in wezen overeen met de desbetreffende, hierboven reeds toegelichte regeling voor het bewarend scheepsbeslag (art. 2.6.9, § 3). Het Gerechtelijk Wetboek regelt de aanzegging m.b.t. het uitvoerend scheepsbeslag

saisie-exécution sur navire s'applique en effet à la fois aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure.

Il est indiqué expressément que la signification se fait « à bord » parce qu'elle entraîne une interdiction immédiate d'appareillage.

Par ailleurs, le terme « onverwijld » en néerlandais est remplacé par « terstond », de telle sorte que les dispositions relatives à la saisie conservatoire à la saisie-exécution soient également mieux harmonisées en ce qui concerne cet aspect.
Le paragraphe 2 concerne la signification au propriétaire du navire et au débiteur. Ici, on a abrogé la disposition qui prévoit que la signification au propriétaire du navire, si celui-ci n'a pas son domicile dans le ressort du tribunal du lieu d'amarrage du navire, peut être faite au capitaine ou à son représentant. La possibilité de signification au commandant et aux membres d'équipage est en effet réglée de manière générale dans le Code belge de la Navigation. Cette possibilité s'applique sous le nouveau régime pour toute signification, quel que soit le domicile du propriétaire du navire.

Si la signification au commandant, effectuée en vertu du paragraphe 1er sur la base du régime général de la signification du code tient lieu également de signification au propriétaire du navire, il ne faut naturellement procéder qu'à une seule signification.

Si la signification au propriétaire du navire ou au débiteur doit avoir lieu à l'étranger, la réglementation de l'article 40 C. jud est d'application. La signification est réputée avoir été effectuée par remise de l'acte à la poste.

La sanction de nullité décrite au paragraphe 3 correspond à l'article 1556, alinéa 2, C. jud.

L'essence du paragraphe 5 correspond à la réglementation correspondante, déjà commentée précédemment, pour la saisie conservatoire sur navire (art. 2.6.9, § 3). Le Code judiciaire ne régit pas la dénonciation relative à la saisie-exécution sur

niet, maar deze wordt in de rechtsleer wel aanbevolen.

Artikel 2.6.39. Bewaking

Deze bepaling correspondeert met artikel 1551, derde lid Ger.W. De nieuwe formulering is identiek aan deze van het hierboven reeds toegelichte artikel 2.6.11.

Artikel 2.6.40. Inschrijving

Deze bepaling correspondeert met artikel 1552 Ger.W.

De terminologie werd aangepast aan het in het Belgisch Scheepvaartwetboek gebezigde begrippenkader. Het eerste lid werd enigszins herschreven op advies van de Scheepshypotheekbewaarder.

Voorts wordt nu verwezen naar de relevante, uit het Gerechtelijk Wetboek overgebrachte bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het regime van de inschrijving van het scheepsbeslag vormt een bijzondere vorm van openbaarheid, die niet is geregeld in het algemene hoofdstuk betreffende de openbaarheid van rechten op schepen, maar, zoals thans in het Gerechtelijk Wetboek, en voordien onder vigeur van de wet van 4 september 1908, in de specifieke bepalingen m.b.t. het scheepsbeslag. M.b.t. de algemene regeling van de openbaarheid van rechten op schepen is geen aanleiding gebleken om fundamentele innovaties door te voeren.

Artikel 2.6.41. Geldigheidsduur

Het huidige artikel 1552 Ger.W. gaf, wat betreft de geldigheidsduur van het uitvoerend scheepsbeslag, aanleiding tot aanzienlijke rechtsonzekerheid en bovendien tot een ongelijke behandeling van Belgische en vreemde schepen. Volgens sommige rechtsleer betrof de geldigheidsduur van drie jaar niet de geldigheid van het beslag zelf, maar slechts deze van de inschrijving en haar gevolgen wat betreft de tegenstelbaarheid van latere vervreemdings- en hypotheekakten en de mogelijkheid tot doorhaling van de inschrijving. Inz. is onduidelijkheid

navire, mais celle-ci est recommandée dans la doctrine.

Article 2.6.39. Surveillance

Cette disposition correspond à l'article 1551, alinéa 3, C. jud. La nouvelle formulation est identique à celle de l'article 2.6.11 déjà commenté ci-dessus.

Article 2.6.40. Inscription

Cette disposition correspond à l'article 1552 C. jud.

La terminologie a été adaptée au cadre de notions utilisé dans le Code belge de la Navigation. L'alinéa 1er a été légèrement reformulé sur l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes.

Par ailleurs, il est fait référence aux dispositions pertinentes du Code belge de la Navigation, transposées du Code judiciaire.

Le régime de l'inscription de la saisie sur navire constitue une forme particulière de publicité qui n'est pas régie dans le chapitre général relatif à la publicité des droits sur navire, mais, comme c'est actuellement le cas dans le Code judiciaire et auparavant en vertu de la loi du 4 septembre 1908 dans les dispositions spécifiques relatives à la saisie sur navire. En ce qui concerne la réglementation générale de la publicité des droits sur navires, il n'y avait pas lieu d'apporter d'innovations fondamentales.

Article 2.6.41. Durée de validité

L'article 1552 C. jud. actuel a donné lieu à une insécurité juridique importante en ce qui concerne la durée de validité de la saisie-exécution sur navire et, par ailleurs, à une inégalité de traitement entre navires belges et étrangers. Selon une certaine doctrine, la durée de validité de trois ans ne concernait pas la validité de la saisie elle-même, mais seulement celle de l'inscription et de ses conséquences en ce qui concerne l'opposabilité des actes ultérieurs d'aliénation et d'hypothèque et la possibilité de radiation de l'inscription. En particulier, la référence de l'article 1552 C. jud. à

ontstaan door de kruisverwijzing in artikel 1552 Ger.W. naar artikel 1474, maar niet naar de artikelen 1475 tot 1477.

In de ontworpen bepaling is een volledig nieuwe regeling uitgewerkt, waarbij op advies van de Scheepshypotheekbewaarder dezelfde hernieuwingsmogelijkheid wordt ingevoerd als m.b.t. het bewarend beslag.

Het belang van deze kwestie is allicht miniem, nu de aangestelde gerechtsdeurwaarder of notaris allicht geen drie jaar met de verkoop van het schip zal wachten.

Artikel 2.6.42. Doorhaling

Deze nieuwe bepaling werd ingevoegd op advies van de Scheepshypotheekbewaarder.

Artikel 2.6.43. Beschikking tot aanvang van de verkoopprocedure

Deze bepaling stemt overeen met het huidige artikel 1553 Ger.W. Er wordt bepaald dat een openbaar of ministerieel ambtenaar moet worden aangesteld zodat gerechtsdeurwaarders en notarissen met de verkoop kunnen worden belast.

Wel werd verduidelijkt dat de bedoelde rechter de beslagrechter is. Overeenkomstig artikel 633 Ger.W. betreft het de beslagrechter van de plaats van het beslag.

Op basis van een suggestie uit de gerechtsdeurwaarderspraktijk is uitdrukkelijk bepaald dat deze plaats van verkoop kan gelegen zijn buiten het arrondissement waar het schip zich bevindt.

Het voorschrift dat de beslagrechter de bekendmaking regelt is geschrapt. In het licht van de praktijk wordt die kwestie beter overgelaten aan de optredende ambtenaar, die rekening kan houden met elementen als de kostprijs, het type schip en de relevante markt.

Artikel 2.6.44. Verkoopvoorwaarden

l'article 1474, mais pas aux articles 1475 à 1477 a prêté à confusion.

Une toute nouvelle réglementation, instaurant sur l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes la même possibilité de renouvellement que concernant la saisie conservatoire, a été élaborée dans la disposition en projet.

L'importance de cette question est naturellement minime étant donné que l'huissier de justice ou le notaire désigné n'attendra probablement pas trois ans pour vendre le navire.

Article 2.6.42. Radiation

Cette nouvelle disposition a été insérée sur l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes.

Article 2.6.43. Décision d'entamer la procédure de vente

Cette disposition correspond à l'article 1553 C. jud. actuel. Il est stipulé qu'un officier public ou ministériel doit être désigné afin que les huissiers de justice et les notaires puissent être imposés pour la vente.

Cependant, il a été expliqué que le juge visé était le juge des saisies. Conformément à l'article 633 C. jud., il s'agit du juge des saisies du lieu de la saisie.

Sur la base d'une suggestion de la pratique des huissiers de justice, il est expressément stipulé que le lieu de la vente peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le navire.

La prescription que le juge des saisies règle les conditions de publicité a été abrogée. À la lumière de la pratique, cette question est de préférence laissée à l'officier intervenant qui peut tenir compte d'éléments tels que le coût, le type de navire et le marché pertinent.

Article 2.6.44. Conditions de vente

Deze bepaling stemt overeen met artikel 1554 Ger.W.

Cette disposition correspond à l'article 1554 C. jud.

Artikel 2.6.45. Inzage en geschillen

Article 2.6.45. Consultations et litiges

Deze bepaling correspondeert met artikel 1555 Ger.W. Om de structuur van het wetsartikel overzichtelijker te maken, werd het opgedeeld in paragrafen.

Cette disposition correspond à l'article 1555 C. jud. Afin de rendre la structure de l'article de loi plus claire, il a été subdivisé en paragraphes.

De in paragraaf 1 genoemde termijn van vijftien dagen is een minimumtermijn. Anders dan in de vigerende wetsbepaling, wordt dit hier geëxpliciteerd.

Le délai de quinze jours cité au paragraphe 1er est un délai minimum. Cette précision est expliquée ici, contrairement à la disposition légale en vigueur.

Voorts wordt door de dubbele invoeging van het woordje "de" in het eerste lid, 3° verduidelijkt dat de ingeschreven schuldeisers en de verzetdoende schuldeisers twee onderscheiden categorieën van aan te manen schuldeisers zijn en dat "ingeschreven en verzetdoend" geen cumulatieve voorwaarde beoogt te zijn. Ook de vigerende bepaling wordt door gezaghebbende rechtsleer terecht zo geïnterpreteerd. Bovendien is het wenselijk dat zoveel mogelijk bekende schuldeisers worden aangemaand om van de verkoopvoorwaarden kennis te nemen en is er alleszins geen reden voorhanden om bepaalde categorieën van bekende schuldeisers uit te sluiten.

Par ailleurs, l'insertion des termes « aux créanciers inscrits et aux créanciers opposants » dans l'alinéa 1er, 3°, explique que les créanciers inscrits et les créanciers opposants sont deux catégories distinctes de créanciers auxquels faire sommation et que « inscrits et opposants » ne désignent pas les conditions cumulatives. La disposition en vigueur est également interprétée de cette manière par la doctrine dominante, et ce à juste titre. Par ailleurs, il est souhaitable que les créanciers connus soient autant que possible sommés de prendre connaissance des conditions de vente et il n'y a en tout cas aucune raison d'exclure certaines catégories de créanciers connus.

Op grond van paragraaf 1 worden dus de volgende schuldeisers bij deurwaardersexploot aangemaand: de hypothecaire schuldeisers, die zijn ingeschreven overeenkomstig artikel 2.1.25, § 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, de beslagleggende schuldeisers wier beslag, resp. voorafgaand bevel werd ingeschreven overeenkomstig de artikelen 2.6.12, 2.6.13, 2.6.35 of 2.6.40 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, en de schuldeisers die geen beslag hebben laten leggen, maar die uit welke hoofde ook tegen de afgifte van de verkoopprijs verzet hebben gedaan.

En vertu du paragraphe 1er, les créanciers suivants sont donc sommés par exploit d'huissier de justice : les créanciers hypothécaires qui sont inscrits conformément à l'article 2.1.25, § 1er, du Code belge de la Navigation ; les créanciers saisissants dont la saisie ou le commandement préalable ont été inscrits conformément aux articles 2.6.12, 2.6.13, 2.6.35 ou 2.6.40 du Code belge de la Navigation ; et les créanciers qui n'ont pas fait pratiquer de saisie, mais qui ont fait opposition, à quelque titre que ce soit, contre la remise du prix de vente.

De ontworpen paragraaf 2 stemt overeen met het huidige derde en vierde lid van artikel 1555 Ger.W. De schorsende kracht van een geschil over de verkoopvoorwaarden wordt verantwoord door de waarde van het zeeschip, die niet toelaat dat tot verkoop zou worden overgegaan terwijl de

Le paragraphe 2 en projet correspond aux alinéas 3 et 4 actuels de l'article 1555 C. jud. La force suspensive d'un litige relatif aux conditions de vente est justifiée par la valeur du navire de mer qui ne permet pas de procéder à la vente alors que l'exécution forcée fait l'objet d'une contestation.

dwanguitvoering het voorwerp uitmaakt van betwisting.

Artikel 1555, vierde lid Ger.W werd de bepaling aangepast, zonder een inhoudelijke wijziging te beogen. In de nieuwe wettekst wordt verduidelijkt dat de rechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting bepaalt, dat de partijen vervolgens *hoe dan ook* bij gerechtsbrief moeten worden opgeroepen en, *indien zij verschijnen*, worden gehoord en dat daarna de geschillen worden berecht.

In het eerste lid van paragraaf 3 worden, ten opzichte van het overeenstemmende artikel 1555, vijfde lid Ger.W., de woorden "krachtens dit artikel aangemaande" weggelaten. Het is immers wenselijk dat *alle* schuldeisers die een rechtsvordering tot ontbinding kunnen instellen dit vóór de dag van de toewijzing zouden doen. Zo niet kunnen immers complexe juridische problemen rijzen aangaande de eigendom van het schip. Die bekommernis geldt niet enkel ten aanzien van de krachtens dit artikel aangemaande schuldeisers.

Voorts wordt verduidelijkt dat niet alleen de instelling van de rechtsvordering tot ontbinding, maar ook de betekening van de beslissing daartoe aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar vóór de dag van de toewijzing dient te gebeuren, beide op straffe van verval van het recht om de ontbindingsvordering in te stellen. Daardoor wordt de situatie uitgesloten waarin de ontbindingsvordering wel reeds zou zijn ingesteld, maar de openbare of ministeriële ambtenaar hiervan nog niet op de hoogte zou zijn en de verkoopzitting toch zou laten plaatsvinden.

In de nieuwe tekst wordt voorgeschreven dat de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar alle betrokken partijen van het instellen van de vordering tot ontbinding op de hoogte brengt. Gezaghebbende rechtsleer was reeds van mening dat hij die verplichting had, maar zij was tot nu toe niet in de wet opgenomen.

In het vervolg van paragraaf 3 zijn, *mutatis mutandis*, de regels geïntegreerd welke m.b.t. het uitvoerend onroerend beslag worden voorgeschreven door artikel 1583 Ger.W. Door

L'article 1555, alinéa 4, C. jud. a été remaniée sans rechercher une adaptation sur le fond. Le nouveau texte de loi explique que le juge détermine le jour et l'heure pour l'examen et le règlement des contestations, que les parties doivent ensuite être appelées *quoi qu'il en soit* par pli judiciaire et sont entendues, *si elles comparaissent*, et que les litiges sont ensuite réglés.

À l'alinéa 1er du paragraphe 3, les termes « sommé en vertu du présent article » ont disparu par rapport à l'article 1555, alinéa 5, C. jud. correspondant. En effet, il est souhaitable que *tous* les créanciers qui peuvent introduire une action résolutoire le fassent avant le jour de l'adjudication. Sinon, des problèmes juridiques complexes peuvent se produire en ce qui concerne la propriété du navire. Cette inquiétude ne s'applique pas uniquement à l'égard des créanciers sommés en vertu de cet article.

Par ailleurs, il est expliqué qu'il ne faut pas seulement intenter l'action résolutoire, mais aussi signifier la décision en ce sens à l'officier public ou ministériel désigné avant le jour de l'adjudication, tous deux à peine de déchéance du droit d'introduire une action résolutoire. De cette manière, il est possible d'exclure la circonstance que l'action résolutoire ait déjà été introduite, mais que l'officier public ou ministériel n'en ait pas encore été informé et que la séance de vente ait tout de même lieu.

Le nouveau texte prescrit que l'officier public ou ministériel désigné informe toutes les parties concernées de l'introduction de l'action résolutoire. La doctrine dominante estimait déjà qu'il en avait obligation mais, jusqu'à présent, cette dernière n'était pas reprise dans la loi.

La suite du paragraphe 3 intègre, *mutatis mutandis*, les règles qui sont prescrites en matière de saisie-exécution immobilière par l'article 1583 C. jud. Par

deze integratie worden interpretatieproblemen vermeden en wordt de wettekst overzichtelijker gemaakt.

Doorheen de tekst van het nieuwe wetsartikel wordt verduidelijkt dat de bedoelde rechter de beslagrechter is. Uit het Verslag van Koninklijk Commissaris Van Reepinghen bij het Gerechtelijk Wetboek blijkt dat inderdaad de beslagrechter werd bedoeld. De bevoegdheid van de beslagrechter wordt ook in de rechtsleer verdedigd. Overeenkomstig artikel 633 Ger.W. betreft het de beslagrechter van de plaats van het beslag.

Wie ten onrechte bezwaren indient overeenkomstig de ontworpen paragraaf 2 of een vordering tot ontbinding instelt overeenkomstig de ontworpen paragraaf 3 zal, indien zijn handelen kan worden beschouwd als procesrechtsmisbruik, op grond van artikel 1382 B.W. kunnen worden veroordeeld tot de betaling van een vergoeding van de schade die hij, door de vertraging van de procedure van uitvoerend beslag heeft teweeggebracht. Er is geen aanleiding tot de opname hieromtrent van een bijzondere bepaling.

Artikel 2.6.46. Onderhandse verkoop

Deze bepaling voert de mogelijkheid in om, voorafgaand aan de openbare verkoop, een onderhandse verkoopovereenkomst te sluiten.

Dergelijke mogelijkheid tot een "court approved private sale" bestaat o.a. in het Nederlandse en het Maltese recht en wordt voor deze fora beschouwd als een belangrijke troef. De belangrijkste betrokken partijen krijgen de kans om, buiten het kader van een openbare verkoop, een koper van hun keuze aan te brengen, de verkoopprocedure te versnellen en een mogelijk hogere verkoopprijs te bekomen. De invoering van deze mogelijkheid in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan worden geacht zowel de schuldeisers als de sector van de scheepvaartrechtelijke dienstverlening ten goede te komen.

In Nederland en Malta wordt de groep van de gerechtigden die van deze mogelijkheid gebruik kunnen maken beperkt tot de hypotheekgever en hypotheekhouder, resp. tot de schuldeisers met

cette intégration, les problèmes d'interprétation sont évités et le texte de loi devient plus clair.

Le texte du nouvel article de loi explique que le juge visé est le juge des saisies. Le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen à propos du Code judiciaire révèle que c'est effectivement le juge des saisies qui était visé. La compétence du juge des saisies est défendue également dans la doctrine. Conformément à l'article 633 C. jud., il s'agit du juge des saisies du lieu de la saisie.

Quiconque fait valoir à tort des objections conformément au paragraphe 2 en projet ou introduit à tort une action résolutoire conformément au paragraphe 3 en projet pourrait être condamné, si son intervention peut être considérée comme un abus de droit procédural, au paiement, en vertu de l'article 1382 C. civ., de l'indemnisation du préjudice qu'il a occasionné par le retard de la procédure de saisie-exécution. Il n'y a pas lieu de reprendre une disposition particulière à ce sujet.

Article 2.6.46. Vente de gré à gré

Cette disposition introduit la possibilité de conclure un acte de vente de gré à gré préalablement à la vente publique.

Une telle possibilité d'une « court approved private sale » existe notamment dans le droit néerlandais et le droit maltais et est considérée par ces forums comme un atout important. Les parties concernées les plus importantes ont ainsi l'opportunité d'apporter un acheteur de leur choix, en dehors du cadre d'une vente publique, d'accélérer la procédure de vente et d'obtenir éventuellement un prix de vente plus élevé. L'introduction de cette possibilité dans le Code belge de la Navigation peut être réputée profiter à la fois aux créanciers et au secteur des services en droit maritime.

Aux Pays-Bas et à Malte, le groupe des bénéficiaires qui peuvent faire usage de cette possibilité est limité au débiteur hypothécaire et au créancier hypothécaire ou aux créanciers titulaires d'un titre exécutoire. Il

een uitvoerbare titel. Tot een dergelijke beperking lijkt hier echter geen aanleiding te zijn. De ontworpen bepaling verleent de mogelijkheid aan een ruime groep betrokken partijen, met name de beslaglegger, de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt, de eigenaar van het schip, de ingeschreven schuldeisers en de verzetdoende schuldeisers. Zij schrijft ook voor dat al deze partijen dienen te worden gedagvaard, opdat zij van de procedure op de hoogte zouden zijn en eventueel een gunstiger aanbod aan de rechter kunnen voorleggen.

semble cependant qu'il n'y ait pas lieu de prévoir une telle limitation. La disposition en projet offre cette opportunité à un vaste groupe de parties concernées, à savoir le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du navire, les créanciers inscrits et les créanciers opposants. Elle prescrit également que toutes ces parties doivent être citées, pour qu'elles soient informées de la procédure et puissent éventuellement soumettre une offre plus avantageuse au juge.

De mogelijkheid tot onderhandse verkoop na uitvoerend *onroerend* beslag werd in België reeds ingevoerd bij wet van 5 juli 1998 betreffende de collectieve schuldenregeling en de mogelijkheid van verkoop uit de hand van de in beslag genomen onroerende goederen. De desbetreffende regeling is te vinden in de artikelen 1580*bis* tot 1580*quater* Ger.W. De procedure lijkt echter niet geheel te zijn aangepast aan het scheepsbeslag en aan de snelheid waarmee de procedure bij voorkeur wordt gevoerd. Daarom is de ontworpen bepaling veeleer geïnspireerd door de Nederlandse regeling en wordt de mogelijkheid enkel geboden tijdens de wachttermijn die hoe dan ook aan de openbare verkoopdag voorafgaat. De dagvaarding kan, overeenkomstig artikel 1037 Ger.W., van dag tot dag of van uur tot uur geschieden en bij verstek kan terstond recht worden gedaan. De rechterlijke beslissing moet ten laatste de dag vóór de geplande verkoopdag worden genomen. Zo wordt elke vertraging als gevolg van de nieuwe procedure vermeden. Het vereiste van de een onafhankelijk waarderingsrapport werd ontleend aan het Nederlandse recht en lijkt, samen met de eis van een marktraadpleging, een goede wijze om te kunnen aannemen dat de verkoop aan een correcte prijs geschiedt. Anders dan in het Maltese recht, worden geen twee waarderingsrapporten geëist. De reden is dat deze rapporten duur zijn en op zich toch geen absolute zekerheid kunnen verschaffen.

La possibilité d'une vente de gré à gré après saisie-exécution immobilière a déjà été introduite en Belgique par la loi du 5 juillet 1998 relative au règlement collectif de dettes et à la possibilité de vente de gré à gré des biens immeubles saisis. La réglementation correspondante figure dans les articles 1580 *bis* à 1580*quater* C. jud. La procédure semble cependant ne pas avoir été parfaitement adaptée à la saisie sur navires et à la rapidité avec laquelle la procédure doit de préférence être menée. Par conséquent, la disposition en projet est plutôt inspirée par le régime néerlandais et offre uniquement cette possibilité pendant le délai d'attente qui précède quoi qu'il en soit le jour de la vente publique. La citation peut, conformément à l'article 1037 C. jud., être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure et, en cas de non-présentation, le jugement peut être fait sur-le-champ. La décision judiciaire doit être prise au plus tard le jour avant le jour prévu de la vente. Tout retard en raison de la nouvelle procédure est ainsi évité. L'exigence d'un rapport d'évaluation indépendant a été empruntée au droit néerlandais et, en même temps que l'exigence d'une consultation du marché, semble être une bonne manière d'établir que la vente a lieu à un prix correct. Contrairement au droit maltais, deux rapports d'évaluation ne sont pas exigés et ce, en raison du fait que ces rapports sont coûteux et ne peuvent, en soi, apporter une certitude absolue.

Het voorlaatste lid verduidelijkt dat de onderhandse verkoop de hele procedure van openbare verkoop vervangt, inclusief de eventuele procedure na hoger bod en de eventuele procedure tot nietigverklaring. Dit brengt dus een aanzienlijke versnelling van de procedure met

L'avant-dernier alinéa explique que la vente de gré à gré remplace toute la procédure de la vente publique, y compris la procédure éventuelle après surenchère et la procédure éventuelle en annulation. Ceci entraîne donc une accélération considérable de la procédure. L'alinéa stipule par ailleurs que la vente

zich. Het lid bepaalt voorts dat de verkoop dezelfde gevolgen heeft als de toewijzing bij openbare verkoop, waarvan het belangrijkste de zuivering van de voorrechten en hypotheken is. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om het schip aan een goede prijs te kunnen verkopen, aangezien de koper het schip vrij en onbelast zal willen verkrijgen.

produit les mêmes effets que l'adjudication en vente publique, le plus important étant de lever les privilèges et hypothèques. C'est une condition nécessaire pour pouvoir vendre le navire à un bon prix étant donné que l'acheteur voudra faire l'acquisition du navire franc et libre de toute charge.

Het laatste lid is duidelijkheidshalve toegevoegd op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder.

Le dernier alinéa est ajouté par souci de clarté sur la suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes.

Artikel 2.6.47. Veilingwijze

Article 2.6.47. Mode d'adjudication

De verkoop per opbod, bij handopsteken, wordt door sommigen ervaren als inefficiënt en onaantrekkelijk. In de huidige wettekst lijkt de wijze waarop de gedwongen scheepsverkoop wordt georganiseerd, niet speciaal te worden geregeld.

La vente aux enchères, à main levée, est perçue par certains comme inefficace et dépourvue d'attrait. Dans le texte de loi actuel, la manière dont la vente forcée du navire est organisée ne semble pas régie spécialement.

De ontworpen bepaling laat aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar de vrijheid om de toegepaste veilingwijze te bepalen, maar benadrukt dat die veilingwijze vooraf in de verkoopvoorwaarden moet worden omschreven en de nodige garanties dient te bieden voor het bekomen van een eerlijke prijs. Denkbare alternatieven voor de klassieke verkoop per opbod bij handopsteking zijn de verkoop bij afmijning, de verkoop bij opbod en vervolgens bij afmijning (het Nederlandse systeem), en de verkoop met biedingen onder gesloten omslag.

La disposition en projet laisse à l'officier public ou ministériel désigné la liberté de déterminer le mode de vente appliqué, mais souligne que ce mode de vente doit préalablement être décrit dans les conditions de vente et doit offrir les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable. Des alternatives imaginables pour la vente classique aux enchères à main levée sont la vente par enchères dégressives, la vente par surenchère puis par enchères dégressives (le système néerlandais) et la vente par offre sous enveloppe fermée.

Artikel 2.6.48. Hoger bod

Article 2.6.48. Surenchère

Deze bepaling stemt overeen met het huidige artikel 1556, eerste lid Ger.W. Aangezien het huidige artikel 1556, tweede lid Ger.W. geen verband hield met het bepaalde in het huidige artikel 1556, eerste lid, werden de twee bepalingen losgekoppeld.

Cette disposition correspond à l'article 1556, alinéa 1er, C. jud. actuel. Étant donné que l'article 1556, alinéa 2, C. jud. actuel n'était pas en rapport avec les dispositions de l'article 1556, alinéa 1er, actuel, les deux dispositions ont été séparées.

In de verwijzing naar de artikelen 1593 en 1594 Ger.W. werd de zinsnede "in geval van hoger bod" vervangen door "in geval de formaliteit van het hoger bod wordt toegepast". Artikel 1593 regelt immers de handelwijze van de ambtenaar na de toewijzing, teneinde de mogelijkheid tot hoger bod bekend te maken. Die bepaling geldt dus niet

Dans la référence aux articles 1593 et 1594 C. jud., l'expression « [s]i une surenchère est faite » a été remplacée par « [s]i la formalité de la surenchère est appliquée ». L'article 1593 règle en effet les démarches de l'officier après l'adjudication afin de faire connaître la faculté de surenchère. Cette disposition ne s'applique donc pas seulement si une

alleen in geval effectief een hoger bod wordt uitgebracht, maar in *alle* gevallen (behalve wanneer werd beslist dat de formaliteit van het hoger bod niet zal worden toegepast).

surenchère est effectivement lancée, mais dans *tous* les cas (sauf lorsqu'il a été décidé que la formalité de la surenchère ne serait pas appliquée).

Artikel 2.6.49. Vordering tot nietigverklaring

Article 2.6.49. Demande en nullité

De ontworpen bepaling correspondeert met artikel 1557 Ger.W.

La disposition en projet correspond à l'article 1557 C. jud.

De partijen aan wie overeenkomstig het eerste lid een uittreksel uit de akte van toewijzing moet worden betekend, kunnen binnen de vijftien dagen na die betekening een vordering tot nietigverklaring instellen.

Les parties auxquelles un extrait de l'acte d'adjudication doit être signifié conformément à l'alinéa 1er peuvent introduire une demande d'annulation dans les quinze jours qui suivent cette signification.

De termijn voor de vordering tot nietigverklaring wordt, naar analogie met de termijn voor betwistingen inzake de verkoopvoorwaarden, teruggebracht van 15 dagen op 8 dagen. Dit draagt bij tot een verkorting van de procedure.

Le délai pour la demande d'annulation est ramené de 15 jours à 8 jours par analogie au délai pour les contestations en matière de conditions de vente. Ceci contribue à une réduction de la durée de la procédure.

De hier bedoelde "akte van toewijzing" is normaliter de akte waarin de loutere toewijzing wordt vastgesteld, voordat is overgegaan tot betaling van de koopprijs.

L'« acte d'adjudication » visé ici est normalement l'acte dans lequel l'adjudication pure et simple est constatée avant de procéder au paiement du prix d'achat.

Artikel 2.6.50. Einde van de dienst van de gezagvoerder

Article 2.6.50. Fin du service du commandant

Deze bepaling correspondeert met artikel 1558 Ger.W.

Cette disposition correspond à l'article 1558 C. jud.

Er is gespecificeerd dat het om een definitieve toewijzing moet gaan. In afwachting van een definitieve toewijzing moet de kapitein aan boord blijven.

Il a été spécifié qu'il doit s'agir d'une adjudication définitive. En attendant une adjudication définitive, le capitaine doit rester à bord.

Overeenkomstig het in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde begrippenkader, werd het woord kapitein vervangen door gezagvoerder. De bepaling is immers mede van toepassing op binnenschepen.

Conformément au cadre conceptuel utilisé dans le Code belge de la Navigation, le terme « capitaine » a été remplacé par « commandant ». La disposition est en effet d'application aussi aux bateaux de navigation intérieure.

In de rechtsleer is gesteld dat de huidige bepaling enkel geldt voor zeeschepen. *De lege ferenda* valt niet in te zien waarom deze regel niet van toepassing zou moeten zijn op alle gezagvoerders van zee- of binnenschepen. Wanneer het schip ingevolge een gedwongen verkoop definitief wordt toegewezen aan de koper, lijkt de opdracht van de gezagvoerder sowieso te moeten worden

La doctrine prévoit que la disposition actuelle s'applique uniquement aux navires de mer. *De lege ferenda*, il est difficile de comprendre pourquoi cette règle ne devrait pas être d'application à tous les commandants de navires de mer ou de bateaux de navigation intérieure. Si le navire est définitivement adjugé à l'acheteur à la suite d'une vente forcée, la mission du commandant semble de toute façon

beëindigd. De koper van het schip heeft de keuze om een andere (of dezelfde) persoon als gezagvoerder aan te stellen.

Artikel 2.6.51. In gebreke blijven en wederverkoop

De twee eerste leden van deze bepaling corresponderen met artikel 1559 Ger.W.

De verwijzing in de tekst van artikel 1559 Ger.W. naar artikel 1555 is vervangen door een verwijzing naar het overeenstemmende artikel van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het derde lid is ten aanzien van de huidige wettekst een bijkomend voorschrift. Gezien het belang van de zaak, dienen de optredende notaris of gerechtsdeurwaarder en degene die de herveiling vordert bij gerechtsdeurwaardersexploot in kennis te worden gesteld van het feit dat de koper na de ingebrekestelling alsnog aan de voorwaarden van de toewijzing heeft voldaan.

Artikel 2.6.52. Overgang van rechten op de prijs

Deze bepaling correspondeert met artikel 1655 Ger.W. Aangezien de evenredige verdeling en rangregeling bij scheepsbeslag in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet in een afzonderlijk onderdeel wordt geregeld, werd de tekst dienovereenkomstig aangepast.

Artikel 2.6.53. Te betalen bedragen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1656 Ger.W.

Aangezien de veiling niet de enige manier is waarop de verkoop kan gebeuren, werden de woorden "krachtens de veilingsvoorwaarden" vervangen door de woorden "op grond van de verkoop".

Artikel 2.6.54. Betaling

Deze bepaling correspondeert met artikel 1657 Ger.W. Ten opzichte van de huidige wettekst werden enkele wijzigingen doorgevoerd.

devoir prendre fin. L'acheteur du navire a le choix de désigner une autre personne (ou la même) comme commandant.

Article 2.6.51. Folle enchère et revente

Les deux premiers alinéas de cette disposition correspondent à l'article 1559 C. jud.

La référence dans le texte de l'article 1559 C. jud. à l'article 1555 est remplacée par une référence à l'article correspondant du Code belge de la Navigation.

L'alinéa 3 est une prescription complémentaire par rapport au texte actuel. Étant donné l'importance de la chose, le notaire ou l'huissier de justice intervenant et celui qui demande la remise aux enchères doivent être informés par exploit d'huissier de justice du fait qu'après la mise en demeure, l'acheteur a encore satisfait aux conditions de l'adjudication.

Article 2.6.52. Report des droits sur le prix

Cette disposition correspond à l'article 1655 C. jud. Étant donné que la répartition proportionnelle et l'ordre en cas de saisie sur navires ne sont pas réglés dans une partie distincte dans le Code belge de la Navigation, le texte a été adapté en conséquence.

Article 2.6.53. Sommes à payer

Cette disposition correspond à l'article 1656 C. jud.

Étant donné que la vente aux enchères n'est pas la seule manière de procéder à la vente, les termes « en vertu du cahier des charges » sont remplacés par les termes « à la suite de la vente ».

Article 2.6.54. Paiement

Cette disposition correspond à l'article 1657 C. jud. Quelques modifications ont été apportées par rapport au texte de loi actuel.

In de rechtsleer werd gesuggereerd om de storting die de koper moet verrichten, in plaats van rechtstreeks aan de Deposito- en Consignatiekas, aan de optredende notaris of gerechtsdeurwaarder te laten verrichten en toe te laten dat de sommen zouden berusten bij een andere financiële instelling. Het eerste lid van de ontworpen bepaling geeft dergelijke werkwijze een wettelijke grondslag.

Dans la doctrine, il a été suggéré d'adresser le versement que doit effectuer l'acheteur au notaire ou à l'huissier de justice intervenant plutôt que directement à la Caisse des Dépôts et Consignations et de permettre que les sommes soient déposées auprès d'une autre institution financière. L'alinéa 1er de la disposition en projet donne une base légale à une telle procédure.

De bevrijdende betaling gebeurt overeenkomstig de ontworpen bepaling op de wijze in de verkoopvoorwaarden bepaald. De verkoopvoorwaarden dienen aan te duiden of de sommen aan de Deposito- en Consignatiekas dan wel aan een andere financiële instelling moeten worden gestort, met desgevallend de aanwijzing van de consignatierekening op naam van de notaris of gerechtsdeurwaarder, die door de financiële instelling onbeschikbaar wordt gemaakt tot de overhandiging van de door de beslagrechter uitvoerbaar verklaarde borderellen.

Le paiement libératoire est effectué conformément à la disposition en projet de la manière prévue dans les conditions de vente. Les conditions de vente doivent indiquer si les sommes doivent être versées à la Caisse des Dépôts et Consignations ou à une autre institution financière avec, le cas échéant, la désignation du compte de consignation au nom du notaire ou de l'huissier de justice qui est rendu indisponible par l'institution financière jusqu'à la remise des bordereaux déclarés exécutoires par le juge des saisies.

Wat betreft de kosten, rechten en erelonen betreffende de verkoop blijft de regel dat zij in handen van de notaris of gerechtsdeurwaarder worden betaald. Ook de regel dat de betalingen de koper bevrijden werd behouden.

En ce qui concerne les frais, droits et honoraires relatifs à la vente, la règle reste qu'ils sont payés entre les mains du notaire ou d'un huissier de justice. La règle selon laquelle les paiements libèrent l'acheteur a également été conservée.

De begrippen "storten" en "stortingen" werden vervangen door "betalen" en "betalingen", teneinde de verschillende mogelijke betalingswijzen af te dekken.

Les notions de « verser » et « versements » ont été remplacées par « payer » et « paiements » afin de couvrir les différents modes de paiement possibles.

Artikel 2.6.55. Aanstelling van een vereffenaar

Article 2.6.55. Désignation d'un liquidateur

Deze bepaling correspondeert met artikel 1658 Ger.W.

Cette disposition correspond à l'article 1658 C. jud.

In de rechtsleer werd de vraag opgeworpen waarom de aanstelling van de vereffenaar overeenkomstig artikel 1658 Ger.W. het voorwerp moet uitmaken van een afzonderlijk verzoekschrift, aangezien de aanstelling van een vereffenaar verplicht is en dus ook van ambtswege zou kunnen geschieden. Anderzijds valt bezwaarlijk in te zien waarin voor de notaris of gerechtsdeurwaarder de moeilijkheid zou bestaan om dergelijk verzoekschrift in te dienen samen met de neerlegging van het dossier van de procedure van toewijzing en rangregeling ter

La doctrine s'est demandé pourquoi la désignation du liquidateur conformément à l'article 1658 C. jud. devait faire l'objet d'une requête distincte étant donné que la désignation d'un liquidateur est obligatoire et pourrait donc intervenir d'office. D'autre part, il est difficile de comprendre en quoi consisterait pour le notaire ou l'huissier de justice la difficulté d'introduire une telle requête en même temps que le dépôt du dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre au greffe. La

griffie. De huidige regeling lijkt geen betekenisvolle problemen mee te brengen.

De rechters en rechtbanken bevoegd in het raam van de procedure van verdeling worden in de vigerende bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek niet voldoende precies aangeduid. In de artikelen 1658, 1660, 1664, 1666, 1667, 1673 en 1675 Ger.W. is nu eens sprake van "de rechter", dan weer van "de beslagrechter", en ook nog van "de rechtbank". Er wordt niet duidelijk aangegeven welke rechter of rechtbank de wetgever bedoelt. Uit het verslag van Koninklijk Commissaris Van Reepinghen kan men afleiden dat de beslagrechter instaat voor alle aspecten van de verdeling, zij het dan op voorstel van de vereffenaar. De beslagrechter aanvaardt of verwerpt de schuldvorderingen, begroot de omvang ervan en bepaalt hun rang.

Die interpretatie lijkt evenwel strijdig te zijn met artikel 574, 7° Ger.W., dat de rechtbank van koophandel de bevoegdheid verleent om kennis te nemen "van vorderingen inzake zee- en binnenvaart, *en inzonderheid van het onderzoek van de schuldvorderingen bij verdeling van de gelden voortkomend van de toewijzing van een in beslag genomen vaartuig*" (nadruk toegevoegd). De rechtspraak in Antwerpen is zo gevestigd dat bij de beschikking tot benoeming van de vereffenaar de procedure naar de rechtbank van koophandel wordt verwezen, waar de verdelingsprocedure wordt voortgezet. Uit inlichtingen die Storme inwon voor een bijdrage uit 1985, bleek dat de Gentse beslagrechter niet naar de rechtbank van koophandel verwees. Sindsdien blijkt echter ook de Gentse beslagrechter de zaak, bij de aanstelling van een vereffenaar, voor het onderzoek van de schuldvorderingen en de verdeling van de toewijzingsprijs naar de rechtbank van koophandel te verwijzen. Allicht mag ervan worden uitgegaan dat deze rechtspraak nu alom wordt gevolgd. Het lijkt bijgevolg passend om ook op wetgevend vlak duidelijkheid te scheppen en de vigerende interpretatie daarbij een wettelijke basis te verlenen.

In het eerste lid wordt, in overeenstemming met de vigerende interpretatie, verduidelijkt dat in

réglementation actuelle ne semble pas induire de problèmes importants.

Les juges et tribunaux compétents dans le cadre de la procédure de répartition ne sont pas désignés avec une précision suffisante dans les dispositions en vigueur du Code judiciaire. Dans les articles 1658, 1660, 1664, 1666, 1667, 1673 et 1675 C. jud., il est actuellement question du « juge », ou alors du « juge des saisies », ou encore du « tribunal ». Il n'est pas indiqué clairement quel juge ou tribunal le législateur vise. On peut déduire du rapport du Commissaire royal Van Reepinghen que le juge des saisies répond de tous les aspects de la répartition, mais sur proposition du liquidateur. Le juge des saisies accepte ou rejette les créances, en estime le montant et détermine leur rang.

Cette interprétation semble toutefois contraire à l'article 574, 7° C. jud., qui confère au tribunal de commerce la compétence de prendre connaissance « des demandes en matières maritime et fluviale *et notamment de l'examen des créances à l'occasion d'une répartition des derniers provenant de l'adjudication d'un bâtiment saisi* » (mise en évidence ajoutée). La jurisprudence à Anvers est établie de telle sorte que, pour l'ordonnance de nomination du liquidateur, la procédure est renvoyée au tribunal de commerce, où la procédure de répartition est poursuivie. Il ressort de renseignements que Storme a obtenus pour une contribution de 1985 que le juge des saisies gantois ne renvoyait pas au tribunal de commerce. Depuis lors, il s'avère toutefois que le juge des saisies gantois, pour la désignation d'un liquidateur pour l'examen des créances et la répartition du prix adjugé, renvoie également au tribunal de commerce. Probablement peut-on partir du principe que cette jurisprudence est universellement suivie. Il semble par conséquent adéquat d'apporter également plus de clarté sur le plan législatif et de conférer une base légale à l'interprétation en vigueur sur ce plan.

L'alinéa 1er explique, conformément à l'interprétation en vigueur que, dans cette phase de la

deze fase van de procedure de beslagrechter en de griffie van de beslagrechter optreden.

In het laatste lid worden een aantal bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende het statuut van de vereffenaars van beperkingsfondsen op de hier bedoelde vereffenaars van overeenkomstige toepassing verklaard. Deze maatregel beoogt kwalitatieve garanties in te voeren.

Artikel 2.6.56. Kennisgeving aan het Belgisch Scheepsregister

Deze bepaling correspondeert met artikel 1659 Ger.W.

De verwijzing naar artikel 1658 Ger.W. werd vervangen door een verwijzing naar het overeenstemmende artikel in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De terminologie m.b.t. het scheepsregister en de bewaarder der scheepshypotheken werd aangepast aan het begrippenkader van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Uit de in het eerste lid bedoelde "akte van toewijzing en verkoping" blijkt dat inmiddels is overgegaan tot betaling.

De doorhaling van allerhande inschrijvingen op het schip naar aanleiding van de gedwongen verkoop en de daarop volgende evenredige verdeling en rangregeling is in de huidige wettekst niet op duidelijke wijze geregeld.

In de ontworpen bepaling wordt daarom bijkomend voorgeschreven dat de optredende gerechtsdeurwaarder of notaris, naast een uittreksel uit de akte van toewijzing, een getuigschrift afgeeft dat vaststelt dat hij de door hem verschuldigde bedragen heeft betaald. Op overlegging van dit getuigschrift aan het Belgisch Scheepsregister, gaat dit op grond van artikel 2.5.51 van het Belgisch Scheepvaartwetboek ambtshalve over tot de doorhaling van alle tot aan de definitieve toewijzing aangaande het gedwongen verkochte schip bestaande inschrijvingen. Deze regeling tracht rechtszekerheid te brengen en de formaliteiten en

procédure, le juge des saisies et le greffe du juge des saisies interviennent.

Au dernier alinéa, plusieurs dispositions du Code belge de la Navigation concernant le statut des liquidateurs de fonds de limitation sont déclarées applicables en conséquence aux liquidateurs visés ici. Cette mesure vise à introduire des garanties qualitatives.

Article 22.6.56. Notification au Registre naval belge

Cette disposition correspond à l'article 1659 C. jud.

La référence à l'article 1658 C. jud. a été remplacée par une référence à l'article correspondant dans le Code belge de la Navigation.

La terminologie concernant le registre naval et le conservateur des hypothèques maritimes a été adaptée au cadre conceptuel du Code belge de la Navigation.

Il ressort de l'« acte d'adjudication et de vente » visé à l'alinéa 1er qu'il a entre-temps été procédé au paiement.

La radiation de toutes sortes d'inscriptions sur le navire à l'occasion de la vente forcée et de la répartition proportionnelle ainsi que de l'ordre n'est pas réglée clairement dans le texte de loi actuel.

Dans la disposition en projet, il est par conséquent prescrit à titre complémentaire que l'huissier de justice ou le notaire intervenant, outre un extrait de l'acte d'adjudication, délivre également un certificat attestant qu'il a payé les montants dus par lui. Moyennant production de ce certificat au Registre naval belge, celui-ci procède d'office, en vertu de l'article 2.5.51 du Code belge de la Navigation, à la radiation de toutes les inscriptions existantes jusqu'à l'adjudication définitive relative au navire vendu en vente forcée. Cette réglementation tente d'apporter la sécurité juridique et de réduire au minimum les formalités et procédures pour obtenir la radiation.

procedures om de doorhaling te bekomen tot een minimum te herleiden.

Artikel 2.6.57. Bekendmaking

Deze bepaling correspondeert met artikel 1660 Ger.W.

I.v.m. artikel 1660, eerste lid Ger.W. betreffende het bericht dat de vereffenaar aan de schuldeisers zendt om hen te laten weten dat hij benoemd is en dat zij aangifte van hun schuldvordering moeten doen, rijst inzake de omschrijving van de categorieën schuldeisers een gelijkaardig probleem als hierboven werd besproken m.b.t. artikel 1555, eerste lid Ger.W.. Luidens artikel 1660, eerste lid dient de vereffenaar een bericht te zenden aan "de ingeschreven schuldeisers die verzet hebben gedaan en aan degene die zich aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt".

De ontworpen wettekst verduidelijkt dat de volgende categorieën het bericht van de vereffenaar ontvangen: de hypothecaire en beslagleggende schuldeisers ("ingeschreven schuldeisers"), de schuldeisers die geen beslag hebben laten leggen, maar die verzet hebben gedaan tegen de afgifte van de verkoopprijs ("verzetdoende schuldeisers") en degenen die zich aan de notaris of gerechtsdeurwaarder kenbaar hebben gemaakt.

De in het laatste lid opgenomen bekendmakingsregeling is afgestemd op gelijkaardige bepalingen elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.6.58. Aangifte van schuldvorderingen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1661 Ger.W. De termijn is teruggebracht van drie maanden tot een maand. In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt verduidelijkt dat de aangifte dient te worden gedaan aan de griffie van de rechtbank van koophandel. Het tweede lid is gepreciseerd op advies van de gerechtsdeurwaarderspraktijk.

Artikel 2.6.59. Stuiting van de verjaring

Article 2.6.57. Publication

Cette disposition correspond à l'article 1660 C. jud.

Concernant l'article 1660, alinéa 1er, C. jud. relatif à l'avis que le liquidateur transmet aux créanciers pour leur faire savoir qu'il est nommé et qu'ils doivent faire une déclaration de leur créance, la description des catégories de créanciers pose un problème similaire à celui évoqué ci-dessus à propos de l'article 1555, alinéa 1er, C. jud. En vertu de la version en néerlandais de l'article 1660, alinéa 1er, le liquidateur doit transmettre un avis à « de ingeschreven schuldeisers die verzet hebben gedaan en aan degene die zich aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt ».

Le texte de loi en projet explique que les catégories suivantes reçoivent l'avis du liquidateur : les créanciers hypothécaires et saisissants (« créanciers inscrits ») ; les créanciers qui n'ont pas pratiqué de saisie, mais qui ont fait opposition à la remise du prix de vente (« créanciers opposants ») ; et ceux qui se sont fait connaître au notaire ou à l'huissier de justice.

Le régime de la publication repris au dernier alinéa est calqué sur des dispositions similaires ailleurs dans le Code belge de la Navigation.

Article 2.6.58. Déclaration de créances

Cette disposition correspond à l'article 1661 C. jud. Le délai est ramené de trois mois à un mois. Conformément à l'interprétation en vigueur, il est expliqué que la déclaration doit être faite au greffe du tribunal de commerce. L'alinéa 2 est précisé sur l'avis de la pratique des huissiers de justice.

Article 2.6.59. Interruption de la prescription

Deze bepaling correspondeert met artikel 1662 Ger.W.

Cette disposition correspond à l'article 1662 C. jud.

De bepaling omtrent het ophouden van de "verjaring" *van het voorrecht* werd weggelaten aangezien artikel 2.5.18 *j°* artikel 2.5.20, § 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek m.b.t. het verval van de scheepsvoorrechten een sluitende regeling bevatten.

La disposition relative à l'interruption de la « prescription » *du privilège* a été abrogée étant donné que l'article 2.5.18 *j°* article 2.5.20, § 2 du Code belge de la Navigation relatif à la déchéance des privilèges sur navires contient une réglementation concluante.

Artikel 2.6.60. Lijst van de schuldvorderingen en advies

Article 2.6.60. Liste des créances et avis

Deze bepaling correspondeert met artikel 1663 Ger.W. De termijn werd opgetrokken tot een maand.

Cette disposition correspond à l'article 1663 C. jud. Le délai a été augmenté à un mois.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt verduidelijkt dat de lijst en het advies worden neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est expliqué que la liste et l'avis sont déposés au greffe du tribunal de commerce.

In de rechtsleer werd erop gewezen dat de wetgever in artikel 1663, tweede lid Ger.W., waar hij bepaalt dat de vereffenaar zijn advies dient te verlenen over de gegrondheid van de schuldvorderingen en voorrechten en een ontwerp van verdeling of van rangregeling bijvoegt, blijkbaar de hypotheken is vergeten. In het ontwerp van verdeling of van rangregeling zal de vereffenaar noodzakelijkerwijze met de hypotheken rekening moeten houden. Zijn gemotiveerd advies dient dan ook de rechtsgeldigheid en de omvang van de hypotheekvorderingen te omvatten.

La doctrine signale que le législateur a apparemment oublié les hypothèques à l'article 1663, alinéa 2, C. jud., dans lequel il stipule que le liquidateur doit rendre son avis au sujet du fondement des créances et des privilèges et un projet de répartition ou d'ordre. Dans le projet de répartition ou d'ordre, le liquidateur devra nécessairement tenir compte des hypothèques. Son avis motivé doit par conséquent comprendre également la validité et l'ampleur des créances hypothécaires.

Daarom wordt in het tweede lid verduidelijkt dat het gemotiveerd advies van de vereffenaar in het algemeen de scheepszekerheidsrechten dient te omvatten.

C'est pourquoi l'alinéa 2 explique que l'avis motivé du liquidateur doit en général comprendre les sûretés sur navires.

Artikel 2.6.61. Berechting van geschillen

Article 2.6.61. Règlement des litiges

Deze bepaling correspondeert met artikel 1664 Ger.W.

Cette disposition correspond à l'article 1664 C. jud.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt verduidelijkt dat de berechting van de geschillen geschiedt door de rechtbank van koophandel .

Il est expliqué, conformément à l'interprétation en vigueur, que le règlement des litiges est confié au tribunal de commerce .

Artikel 2.6.62. Conclusies

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1665 Ger.W.

Artikel 2.6.63. Hangende gedingen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1666 Ger.W.

In artikel 1666, eerste lid Ger.W. heeft de wetgever een klaarblijkelijk aan een drukfout te wijten vergissing begaan. De bepaling betreft het geval waarin een schuldvordering vóór de aangifte ervan reeds het voorwerp was van een aanhangig geding. Er wordt bepaald dat de vordering naar de rechtbank bij welke het onderzoek van de schuldvordering aanhangig is, wordt verwezen "volgens de regels bepaald in de artikelen 1661 tot 1663". De algemene verwijzingsregels zijn echter opgenomen in de artikelen 661 tot 663 Ger.W. Allicht beoogde de wetgever die bepalingen van toepassing te verklaren. De nieuwe regeling corrigeert deze vergissing.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt in de ontworpen bepaling andermaal verduidelijkt dat het onderzoek en de berechting van de geschillen over de aangegeven schuldvorderingen geschiedt door de rechtbank van koophandel .

Artikel 2.6.64. Vonnis

De ontworpen bepaling correspondeert met artikel 1667 Ger.W.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt in de ontworpen bepalingen andermaal verduidelijkt dat de berechting van de geschillen geschiedt door de rechtbank van koophandel .

Artikel 2.6.65. Interesten

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1668 Ger.W.

Met de "toewijzing" wordt in deze bepaling de definitieve verkoop van het schip bedoeld.

Article 2.6.62. Conclusions

Cette disposition reprend littéralement l'article 1665 C. jud.

Article 2.6.63. Instances pendantes

Cette disposition correspond à l'article 1666 C. jud.

À l'article 1666, alinéa 1er, C. jud., le législateur a commis une erreur manifestement imputable à une coquille d'impression. La disposition concerne le cas dans lequel une créance faisait déjà l'objet d'une instance pendante avant sa déclaration. Il est stipulé que cette demande est renvoyée au tribunal saisi de l'examen des créances, « selon les règles énoncées aux articles 1661 à 1663 ». Or, les règles générales en matière de renvoi figurent dans les articles 661 à 663 C. jud. Le législateur visait vraisemblablement à déclarer ces dispositions applicables. La nouvelle réglementation corrige cette erreur.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est une nouvelle fois expliqué dans la disposition en projet que l'examen et le règlement des contestations à propos des créances déclarées sont assurés par le tribunal de commerce .

Article 2.6.64. Jugement

La disposition en projet correspond à l'article 1667 C. jud.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est encore expliqué dans les dispositions en projet que le règlement des contestations est assuré par le tribunal de commerce .

Article 2.6.65. Intérêts

Cette disposition reprend littéralement l'article 1668 C. jud.

Dans cette disposition, l'on entend par « adjudication » la vente définitive du navire.

Artikel 2.6.66. Kennisgeving van het vonnis

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1669 Ger.W.

Artikel 2.6.67. Afzonderlijke berechting van schuldvorderingen

Deze bepaling is de vrijwel letterlijke overname van artikel 1670 Ger.W.

Artikel 2.6.68. Aanwending van de prijs

Deze bepaling correspondeert met artikel 1671 Ger.W.

Het tweede lid is aangepast aan de door de wet van 31 januari 2009 betreffende de continuïteit van de ondernemingen ingevoerde procedures tot gerechtelijke reorganisatie. De prioritaire aanwending van de prijs van de gedwongen verkoop tot betaling van de in de procedure van evenredige verdeling en rangregeling betrokken schuldvorderingen, dient niet enkel tegen het faillissement van de schuldenaar te kunnen worden ingeroepen, maar ook tegen de in de recente wet vervatte procedures van het gerechtelijke reorganisatieplan en de overdracht onder gerechtelijk gezag.

Artikel 2.6.69. Hoger beroep

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1672 Ger.W.

Artikel 2.6.70. Borderellen van toewijzing

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1673 Ger.W.

Artikel 2.6.71. Kwijting

Deze bepaling correspondeert met artikel 1674 Ger.W.

De doorhaling van allerhande inschrijvingen op het schip naar aanleiding van de gedwongen verkoop en de daarop volgende evenredige verdeling en rangregeling is in de vigerende wetgeving niet op duidelijke wijze geregeld.

Article 2.6.66. Notification du jugement

Cette disposition reprend littéralement l'article 1669 C. jud.

Article 2.6.67. Règlement séparé des créances

Cette disposition reprend presque littéralement l'article 1670 C. jud.

Article 2.6.68. Affectation du prix

Cette disposition correspond à l'article 1671 C. jud.

L'alinéa 2 a été adapté aux procédures de réorganisation judiciaire instaurées par la loi du 31 janvier 2009 relative à la continuité des entreprises. L'affectation prioritaire du prix de la vente forcée au paiement des créances impliquées dans la procédure de répartition proportionnelle et d'ordre ne doit pas seulement pouvoir être invoquée contre la faillite du débiteur, mais aussi contre les procédures, instaurées par la loi récente, du plan de réorganisation judiciaire et du transfert sous autorité de justice.

Article 2.6.69. Appel

Cette disposition reprend littéralement l'article 1672 C. jud.

Article 2.6.70. Bordereaux de collocation

Cette disposition reprend littéralement l'article 1673 C. jud.

Article 2.6.71. Quittance

Cette disposition correspond à l'article 1674 C. jud.

La radiation de toutes sortes d'inscriptions sur le navire à l'occasion de la vente forcée et de la répartition proportionnelle et de l'ordre consécutifs n'est pas réglée clairement dans la législation en vigueur.

Artikel 1674 Ger.W. bepaalt dat de hypothecaire schuldeisers na de toewijzing van de in de verdeling en rangregeling vastgestelde bedragen instemmen met de doorhaling van hun hypothecaire inschrijving.

Teneinde – vooral in het belang van de koper – een rechtszekere regeling te creëren met een minimum aan formaliteiten en procedures, lijkt het wenselijk om in de nieuwe wettekst te bepalen dat de storting van de door de koper verschuldigde bedragen wordt gemeld aan het Belgische Scheepsregister, waarna deze overgaat tot de doorhaling van alle tot aan de definitieve toewijzing bestaande inschrijvingen aangaande het gedwongen verkochte schip.

De enkele overhandiging aan de Scheepshypotheekbewaarder van het uittreksel uit de akte van toewijzing lijkt niet te volstaan om er de ambtshalve doorhaling van alle inschrijvingen aan te verbinden. Het uittreksel uit de akte van toewijzing lijkt, onder de huidige wetgeving, immers niet noodzakelijk de vaststelling te bevatten dat de koper de door hem verschuldigde bedragen daadwerkelijk heeft betaald. Pas wanneer de bevrijdende betaling is verricht, lijken alle inschrijvingen op het schip te mogen worden doorgehaald.

Nu de ontworpen regeling een systeem van ambtshalve doorhaling van de inschrijvingen na bevrijdende betaling door de koper invoert (art. 2.6.56 *j°* art. 2.5.51), kan de bepaling in artikel 1674 Ger.W. dat de hypothecaire schuldeisers na de toewijzing van de in de verdeling en rangregeling vastgestelde bedragen met de doorhaling van hun hypothecaire inschrijving instemmen, wegvallen. Hun inschrijving zou dan immers reeds voordien zijn doorgehaald.

Artikel 2.6.72. Kosten en erelonen van de vereffenaar

Deze bepaling correspondeert met artikel 1675 Ger.W.

Aangezien de gelden niet langer noodzakelijk bij de Deposito- en Consignatiekas worden geplaatst, werd de verwijzing naar "de ambtenaar van de Deposito- en Consignatiekas" uit het laatste lid

L'article 1674 C. jud. stipule que les créanciers hypothécaires consentent à la radiation de leur inscription hypothécaire après l'adjudication des sommes fixées dans la répartition et l'ordre.

Afin de créer – surtout dans l'intérêt de l'acheteur – un régime juridiquement sûr avec un minimum de formalités et de procédures, il semble souhaitable de stipuler dans le nouveau texte de loi que le versement des montants dus par l'acheteur est signalé au Registre naval belge, après quoi celui-ci procède à la radiation de toutes les inscriptions, existant jusqu'à l'adjudication définitive, concernant le navire vendu en vente forcée.

La seule remise au Conservateur des hypothèques maritimes de l'extrait de l'acte de collocation ne semble pas suffire pour y associer la radiation d'office de toutes les inscriptions. L'extrait de l'acte d'adjudication ne semble en effet pas, en vertu de la législation actuelle, impliquer nécessairement la constatation que l'acheteur a effectivement payé les montants dont il est redevable. Ce n'est que lorsque le paiement libératoire a été effectué que toutes les inscriptions sur le navire semblent pouvoir être radiées.

À présent que la réglementation en projet instaure un système de radiation d'office des inscriptions après paiement libératoire par l'acheteur (art. 2.6.56 *j°* art. 2.5.51), la disposition de l'article 1674 C. jud. mentionnant qu'après l'adjudication des sommes fixées dans la répartition et l'ordre, les créanciers hypothécaires consentent à la radiation de leur inscription hypothécaire, peut être abrogée. En effet, leur inscription devrait déjà avoir été radiée précédemment.

Article 2.6.72. Frais et honoraires du liquidateur

Cette disposition correspond à l'article 1675 C. jud.

Étant donné que les fonds ne sont plus nécessairement placés auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, la référence à l'« agent de la Caisse des Dépôts et Consignations » du dernier alinéa de

van artikel 1675 Ger.W. in de ontworpen bepaling weggelaten.

Titel 7 – Overheidsschepen

Hoofdstuk 1 – Belgische overheidsschepen

Artikel 2.7.1. Belgische overheidsschepen en hun ladingen

Dit artikel verwoordt de algemene doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen en hun ladingen, ook indien zij aan publieke rechtspersonen toebehoren. Strikt genomen is deze bepaling overbodig, daar de ruime omschrijvingen van de begrippen "schip", "zeeschip" en "binnenschip" in artikel 1.1.3 sowieso reeds tot de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op overheidsschepen leiden. De bepaling wordt dus enkel duidelijkheidshalve opgenomen.

Terwijl de Zeewet in principe alleen geldt voor met winstoogmerk ingezette schepen, wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor een omgekeerde aanpak gekozen: het nieuwe wetboek dient principieel op alle soorten vaartuigen van toepassing te zijn, maar waar nodig worden daarop, in het wetboek of een uitvoeringsbesluit, uitzonderingen bepaald. Deze omkering van het uitgangspunt bevestigt de eenheid van het scheepvaartrecht, maakt de wetgeving beter kenbaar en begrijpelijker en levert directe voordelen op voor de eigenaars en de beheerders van niet-commerciële vaartuigen, die nu kunnen terugvallen op een duidelijk en samenhangend wettelijk statuut. Ook voor de medecontractanten en derde schadelijders levert dit voordelen op.

Paragraaf 2 beoogt duidelijk te maken dat de Belgische internrechtelijke assimilatie van Belgische overheidsschepen met private schepen geen afbreuk doet aan de immuniteit van jurisdictie en executie die m.b.t. Belgische overheidsschepen (in de regel, overeenkomstig het internationaal recht, "gezagsschepen") en ladingen, overeenkomstig het internationaal recht, kan worden ingeroepen voor vreemde rechtbanken.

l'article 1675 C. jud. est abrogée dans la disposition en projet.

Titre 7 – Navires publics

Chapitre 1 – Navires publics belges

Article 2.7.1. Navires publics belges et leurs cargaisons

Cet article formule l'objectif général de prévoir dans le Code belge de la Navigation un régime intégré applicable à tous les navires et leurs cargaisons, même s'ils appartiennent à une personne morale de droit public. Strictement parlant, cette disposition est superflue puisque les descriptions larges des notions de « navire », de « navire de mer » et de « bateau de navigation intérieure » à l'article 1.1.3 entraînent déjà l'applicabilité du Code belge de la Navigation aux navires publics. La disposition est donc uniquement reprise par souci de clarté.

Alors que la Loi Maritime actuelle s'applique en principe exclusivement aux navires affectés à un but lucratif, on opte pour l'approche inverse dans le Code belge de la Navigation : le nouveau code doit en principe être applicable à tous les types de bâtiments, à quelques exceptions près, qui devront au besoin être prévues dans le code ou dans un arrêté d'exécution. Le fait de partir d'un tout autre point de départ permet de garantir l'unité du droit de la navigation, de rendre la loi plus compréhensible et accessible, et d'offrir des avantages directs aux propriétaires et gérants de bâtiments non commerciaux, qui peuvent désormais se fier à un statut légal clair et cohérent. Les cocontractants et tiers préjudiciés en tireront également profit.

Le paragraphe 2 tend à montrer clairement que l'assimilation en droit interne belge des navires publics belges à des navires privés ne porte pas atteinte à l'immunité de juridiction et d'exécution que l'on peut invoquer devant des juridictions étrangères pour des navires publics belges et leurs cargaisons (en règle générale, des « navires de souveraineté », conformément au droit international).

Artikel 2.7.2. Beslag op Belgische overheidsschepen

Belgische overheidsschepen (met hun scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren) zijn in principe integraal aan de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen, en zijn in principe dan ook beslagbaar.

De ontworpen paragraaf 1 maakt hierop evenwel een uitzondering voor Belgische gezagsschepen. Dit begrip wordt gedefinieerd in artikel 1.1.3, § 1, 18°.

Artikel 1412*bis* Ger.W. wordt buiten toepassing verklaard.

De in artikel 1412*bis* Ger.W. opgenomen criteria zijn erg vaag en niet toegesneden op de realiteit van het scheepvaartbedrijf, en de bepaling staat op gespannen voet staat met de specifieke, nu geldende wetgeving m.b.t. de beslagbaarheid van overheidsschepen.

Een bijkomende reden om m.b.t. overheidsschepen af te stappen van het systeem van artikel 1412*bis* Ger.W., is dat de praktijk heeft uitgewezen dat besturen nauwelijks gebruik maken van de door dat artikel geboden mogelijkheid om zelf een lijst met voor beslag vatbare goederen op te stellen.

Hoofdstuk 2 – Vreemde overheidsschepen

Artikel 2.7.3. Internationale en materiële toepassing

Paragraaf 1 sluit aan bij artikel 6 van het Staatsschepenverdrag 1926. Conform deze verdragsbepaling worden de corresponderende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek toegepast ingeval het vreemde overheidsschip niet behoort tot een Staat die bij het Staatsschepenverdrag 1926 of het Staatsschepenprotocol 1934 partij is, of ingeval de eiser of de verweerder geen onderdaan van een dergelijke Staat is. De Wet van 28 november 1928 "ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkluidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen

Article 2.7.2. Saisie sur des navires publics belges

Les navires publics belges (avec leurs éléments et accessoires) sont en principe soumis intégralement aux dispositions du Code belge de la Navigation et sont par conséquent saisissables en principe.

Le paragraphe 1er en projet prévoit toutefois une exception pour les navires de souveraineté belges. Cette notion est définie à l'article 1.1.3, § 1er, 18°.

L'article 1412 *bis* C. jud. est déclaré inapplicable.

Les critères repris à l'article 1412 bis sont très vagues et ne correspondent pas à la réalité du secteur de la navigation, et la disposition va à l'encontre de la législation spécifique, actuellement en vigueur, relative à la saisissabilité des navires publics.

Une raison supplémentaire de renoncer au système de l'article 1412 *bis* C. jud. pour les navires publics est que la pratique a montré que les administrations font à peine usage de la possibilité offerte par cet article de dresser elles-mêmes une liste des biens saisissables.

Chapitre 2 – Navires publics étrangers

Article 2.7.3. Application internationale et matérielle

Le paragraphe 1er correspond à l'article 6 de la Convention relative aux navires d'État 1926. Conformément à cette disposition conventionnelle, les dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation sont appliquées si le navire public étranger n'appartient pas à un État partie à la Convention sur les navires d'État 1926 ou au Protocole sur les navires d'État 1934, ou dans le cas où le demandeur ou le défendeur n'est pas un ressortissant d'un tel État. La Loi du 28 novembre 1928 « ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les

betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, getekend te Brussel op 10 april 1926" wordt ingevolge de invoering van de regeling van hoofdstuk 1 van deze titel alleszins overbodig en wordt opgeheven.

Door paragraaf 2 wordt het op het Staatsschepenverdrag 1926 gestoelde nationale regime uitgebreid tot binnenschepen. Dit stroomlijnt het regime van zee- en binnenschepen. Weliswaar dient opgemerkt dat de immuniteit van vreemde binnenschepen eerder zelden ter rechterlijke beoordeling staat.

In paragraaf 3 wordt uitdrukkelijk aangegeven dat de regeling voor vreemde overheidsschepen van buitenlandse overheden opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek geen afbreuk doet aan de rechten en verplichtingen die voor of ten aanzien van bepaalde staten zouden voortvloeien uit bijzondere verdragsregelingen.

Hierbij wordt niet alleen gedacht aan de specifieke verdragen betreffende immuniteiten, zoals het VN Zeerechtverdrag, de Scheepvaartovereenkomst van 17 november 1972 tussen de BLEU en de USSR, de Europese Overeenkomst van 16 mei 1972 inzake de immuniteit van Staten en het VN Verdrag van 2 december 2004 inzake immuniteiten van Staten en hun eigendom (indien dit in werking zou treden), maar ook, waar relevant, aan verdragen betreffende specifieke zeerechtelijke aangelegenheden en de binnenvaartverdragen.

Artikel 2.7.4. Uitlegging

Deze bepaling verzekert een verdragsconforme interpretatie van de nationale bepalingen.

Artikel 2.7.5. Andere regelgeving

Deze bepaling bevestigt de rechtstreekse werking van het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934.

Artikel 2.7.6. Vreemde overheidsschepen en hun ladingen

immunités des navires d'État, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 » devient en tout cas superflue à la suite de l'introduction du régime du chapitre 1er de ce titre et est abrogée.

Le paragraphe 2 étend le régime national basé sur la Convention relative aux navires d'État de 1926 aux bateaux de navigation intérieure. Ceci harmonise le régime des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Certes, il convient de noter que l'immunité des bateaux de navigation intérieure étrangers est rarement soumise à l'appréciation du juge.

Le paragraphe 3 indique expressément que les régimes instaurés pour les navires publics d'autorités étrangères repris dans le Code belge de la Navigation ne portent pas atteinte aux droits et obligations qui découleraient de régimes conventionnels particuliers pour certains États ou à l'égard de ceux-ci.

Nous pensons en l'occurrence non seulement aux conventions spécifiques relatives aux immunités, telles que la Convention des NU sur le droit de la mer, l'Accord maritime du 17 novembre 1972 entre l'UEBL et l'URSS, la Convention européenne du 16 mai 1972 sur l'immunité des États et la Convention des Nations Unies du 2 décembre 2004 sur les immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens (au cas où celle-ci entrerait en vigueur), mais aussi, là où il y a lieu, à des conventions qui ont trait à des questions spécifiquement maritimes ainsi qu'à des conventions relatives à la navigation intérieure.

Article 2.7.4. Interprétation

Cette disposition assure une interprétation des dispositions nationales conforme à la Convention.

Article 2.7.5. Autre réglementation

Cette disposition confirme le fonctionnement direct de la Convention relative aux navires d'État 1926 et du Protocole de 1934 sur les navires d'État.

Article 2.7.6. Navires publics étrangers et leurs cargaisons

Dit artikel is gebaseerd op de artikelen 1 en 2 van het Staatsschepenverdrag 1926. Het artikel voorziet in de principiële gelijkstelling van buitenlandse overheidsschepen (inclusief hun lading) en aan buitenlandse overheden toebehorende ladingen met particuliere schepen en ladingen.

De regeling wordt uitgebreid tot aan buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersonen toebehorende of door hen geëxploiteerde binnenschepen.

Omtrent de betekenis van het begrip "vreemd overheidsschip" wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 1.1.3, § 1, 19° hierboven. *Mutatis mutandis* geldt hetzelfde i.v.m. de hier bedoelde ladingen.

Paragraaf 3 werd overgenomen uit artikel 3, § 3, tweede lid van Staatsschepenverdrag 1926. Deze herschikking beoogt het regime te verduidelijken.

Artikel 2.7.7. Vreemde gezagsschepen en hun ladingen

De in deze bepaling ontworpen uitzondering op de assimilatie van overheidsschepen met particuliere schepen voor vreemde gezagsschepen, zijnde oorlogsschepen, staatsjachten, toezichtsschepen, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingsschepen en alle andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd of bevracht worden door een vreemde Staat of een openbare instelling waarvoor de vreemde Staat volkenrechtelijk aansprakelijk is en die ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden uitsluitend worden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, werd overgenomen uit artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926.

Het artikel verplicht de vreemde Staat niet om zich voor een Belgische rechtbank op zijn immuniteit te beroepen. Indien hij daarvan afziet, is de rechter bevoegd om van de vordering kennis te nemen.

De bepaling formuleert een uitzondering op de principiële gelijkschakeling van overheidsladingen en particuliere ladingen neergelegd in artikel 2.7.6. Deze paragraaf

Cet article se base sur les articles 1er et 2 de la Convention relative aux navires d'État de 1926. L'article prévoit l'assimilation de principe des navires publics étrangers (y compris leur cargaison) et des cargaisons appartenant à des pouvoirs publics étrangers avec des navires et cargaisons privés.

Le régime est étendu aux bateaux de navigation intérieure appartenant à des personnes morales de droit public étrangères ou exploités par elles.

En ce qui concerne la signification de la notion « navire public étranger », nous renvoyons au commentaire de l'article 1.1.3, § 1er, 19°, ci-dessus. Ceci vaut *mutatis mutandis* aussi en ce qui concerne les cargaisons visées ici.

Le paragraphe 3 a été repris de l'article 3, § 3, alinéa 2, de la Convention relative aux navires d'État1926. Cette refonte tend à préciser le régime.

Article 2.7.7. Navires de souveraineté étrangers et leurs cargaisons

L'exception en projet dans cette disposition au principe d'assimilation des navires publics à des navires privés en ce qui concerne les navires de souveraineté étrangers, c'est-à-dire les navires de guerre, yachts d'État, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres navires appartenants, exploités ou affrétés par un État étranger ou une institution publique pour laquelle l'État étranger est responsable en vertu du droit international, et qui, lors de la naissance de la créance, de la saisie, de l'arrêt ou de la détention, sont affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial, a été reprise de l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État 1926.

L'article n'oblige pas l'État étranger à invoquer son immunité devant un tribunal belge. S'il y renonce, le juge est compétent pour prendre connaissance de l'action.

La disposition formule une exception au principe d'assimilation des cargaisons publiques et privées énoncé à l'article 2.7.6. Ce paragraphe n'empêche pas que, pour certaines matières, les dispositions du

verhindert niet dat inzake bepaalde materies de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals ze desgevallend werden overgenomen uit internationale verdragen, rechtstreeks op deze ladingen toepasselijk zijn. Hierbij kan inz. worden gedacht aan de in het wetboek uit de Regels van Den Haag en Visby overgenomen bepalingen, die gelden ten aanzien van alle soorten ladingen.

Code belge de la Navigation, telles qu'elles ont été reprises éventuellement des conventions internationales, soient immédiatement applicables à ces cargaisons. Nous pensons ici aux dispositions des Règles de La Haye et Visby reprises dans le code, qui sont applicables à toutes sortes de cargaisons.

Artikel 2.7.8. Verweermiddelen

Dit artikel werd quasi letterlijk overgenomen uit artikel 4, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 en behoeft geen verdere commentaar.

Article 2.7.8. Moyens de défense

Cet article a été repris quasi textuellement de l'article 4, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État de 1926 et ne doit pas être commenté davantage.

Art. 2.7.9. Beslag op vreemde overheidsschepen en vreemde overheidsladingen

Paragraaf 1 berust op artikel 3, § 1, eerste lid en 3, § 2 van het Staatsschepenverdrag 1926.

Het tweede lid van artikel 3, § 1 van het Staatsschepenverdrag 1926 werd niet in de wetsbepaling overgenomen. Dit ware niet zinvol nu dat lid de rechtsgang voor vreemde rechtbanken betreft.

Paragraaf 2 berust op artikel 3, § 3, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926.

Paragraaf 3 is een vereenvoudigde maar meer heldere herformulering van artikel 5 van het Staatsschepenverdrag 1926. Dat de vreemde Staat niet kan worden verplicht nader bewijsmateriaal voor te leggen, wordt bevestigd in artikel 6 van het Staatsschepenprotocol 1934, dat is overgenomen in het laatste lid van het ontworpen artikel. De gunstige bewijsregel geldt voor alle Staten, ongeacht of zij partij bij het Staatsschepenverdrag 1926 zijn.

In artikel 5 van het Staatsschepenverdrag 1926 is enkel in de mogelijkheid voor de buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon voorzien om zijn verklaring omtrent de aard van het schip of de lading via de Belgische Regering aan de beslagrechter over te maken. In artikel 3 van het Staatsschepenprotocol 1934 wordt evenwel vermeld dat niets de betrokken regeringen belet

Art. 2.7.9. Saisie sur des navires publics étrangers et cargaisons appartenant aux États étrangers

Le paragraphe 1er repose sur l'article 3, § 1er, alinéas 1er et 3, § 2, de la Convention de 1926 sur les navires d'État.

L'alinéa 2 de l'article 3, § 1er, de la Convention de 1926 sur les navires d'État n'a pas été repris dans la disposition légale. Ce n'était pas utile étant donné que cet alinéa concernait la procédure devant des tribunaux étrangers.

Le paragraphe 2 repose sur l'article 3, § 3, alinéa 1er, de la Convention de 1926 sur les navires d'État.

Le paragraphe 3 est une reformulation simplifiée mais plus claire de l'article 5 de la Convention de 1926 sur les navires d'État. Le fait que l'État étranger ne puisse être tenu de produire un matériel probant plus précis est confirmé à l'article 6 du Protocole de 1934 sur les navires d'État, repris au dernier alinéa de l'article en projet. Le régime de preuve avantageux s'applique à tous les États, qu'ils soient ou non partie à la Convention de 1926 sur les navires d'État.

L'article 5 de la Convention de 1926 sur les navires d'État prévoit uniquement la possibilité pour la personne morale étrangère de droit public de transmettre son attestation relative à la nature du navire ou de la cargaison par l'intermédiaire du Gouvernement belge au juge des saisies. L'article 3 du Protocole de 1934 sur les navires d'État mentionne toutefois que rien n'empêche les

"om zelf overeenkomstig de door de nationale wet voorgeschreven procedure voor het gerecht te verschijnen, waarbij het geschil is aanhangig gemaakt, en er de [...] bedoelde verklaring over te leggen". Daarom worden in het tweede lid beide mogelijkheden vermeld.

gouvernements concernés « de comparaître eux-mêmes, en se conformant à la procédure prévue par les lois nationales, devant la juridiction saisie du litige et d'y produire l'attestation prévue [...] ». Par conséquent, les deux possibilités sont mentionnées à l'alinéa 2.

BOEK 3 – REDERS

LIVRE 3 – ARMATEURS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Titre 1 – Dispositions générales

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Chapitre 1 – Co-propriété quirataire

Art. 3.1.1. Internationale toepassing

Art. 4.2. Application internationale

Wat betreft het internationaal privaatrecht kan i.v.m. scheepsmede-eigendom in wezen worden volstaan met een verwijzing naar de objectieve verwijzingsregel betreffende het zakenrechtelijk statuut van het schip, die vervat ligt in artikel 2.4.1. Toepassing van de daar neergelegde regels is verantwoord gelet op de nadruk op de zakenrechtelijke aspecten van de scheepsmede-eigendom en gelet op het gemeenrechtelijke uitgangspunt dat de wet van het zakelijk statuut o.m. het regime van onverdeeldheden bepaalt, alsook de wijze waarop over onverdeeldheden kan worden beschikt (bijv. of er unanimiteit van de mede-eigenaars vereist is, dan wel of de meerderheid van de belangen beslist).

En ce qui concerne le droit international privé, on peut se contenter en l'espèce, par rapport à la copropriété quirataire, de renvoyer à la règle de conflit objective concernant le statut de droit réel du navire, énoncé à l'article 2.4.1. L'application des règles qui y sont énoncées se justifie vu l'accent mis sur les aspects de droit réel de la copropriété quirataire et le point de départ de droit commun selon lequel la loi du statut réel détermine notamment le régime des indivisions, ainsi que la façon dont on peut disposer des indivisions (par exemple, si l'unanimité des copropriétaires est requise, ou si la majorité des intérêts emporte la décision).

Op te merken valt verder dat de Rome I-Verordening niet van toepassing is op de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder (art. 1.2, g)). Door het hieronder toegelichte artikel 3.1.3, § 2 wordt artikel 108 WIPR buiten toepassing verklaard.

À noter que le règlement Rome I n'est pas d'application sur la compétence de représentation de l'armateur-gérant quirataire (art. 1.2, g)). En vertu de l'article 3.1.3, § 2 commenté ci-dessous, l'article 108 du Code DIP est déclaré comme non applicable.

Naar analogie met de regeling van de procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, wordt in paragraaf 2 geëxpliciteerd dat artikel 3.1.9, § 1, laatste lid betreffende de procesrechtelijke vertegenwoordiging door de quiratair scheepsbeheerder geldt als Belgische *lex fori*.

Par analogie avec le régime de pouvoir de représentation procédurale du capitaine, il est explicité au paragraphe 2 que l'article 3.1.9, § 1er, dernier alinéa concernant la représentation procédurale par l'armateur-gérant quirataire vaut comme *lex fori* belge.

De ontworpen bepaling doet uiteraard geen afbreuk aan het IPR m.b.t. de contractuele aspecten van de scheepsmede-eigendom, noch aan het IPR m.b.t. de buitencontractuele

La disposition en projet ne porte naturellement pas préjudice au DIP concernant les aspects contractuels de la copropriété quirataire, ni au DIP concernant la responsabilité extracontractuelle des copropriétaires

aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars en de quiratair scheepsbeheerder tegenover derden.

Artikel 3.1.2. Materiële toepassing

Als uitgangspunt wordt in paragraaf 1 van deze bepaling duidelijk gemaakt dat voorliggend hoofdstuk geldt voor elke soort van scheepsmede-eigendom. Het toepassingsgebied is dus ruim op te vatten, en de in de paragrafen 2 en 3 opgesomde uitzonderingen eerder eng. De vorm, noch de benaming, noch de oorzaak van de scheepsmede-eigendom is van belang. De bedoeling is om een zo uniform en derhalve rechtszeker mogelijk regime tot stand te brengen. De uitzonderingen opgenomen in de paragrafen 2 en 3 zijn in feite niet alle echte uitzonderingen, want de niet-toepasselijkheid op de daar vermelde situaties volgt ten dele reeds uit het feit dat deze niet of slechts in beperkte mate voldoen aan de in artikel 1.1.5, 5° opgenomen definitie van het begrip scheepsmede-eigendom. Toch is het met het oog op een maximale rechtszekerheid nuttig om de niet-toepasselijkheid in de wettekst te expliciteren.

In de meeste andere landen wordt het regime van de scheepsmede-eigendom alleen toegepast op vrijwillige mede-eigendomssituaties, die ontstaat doordat twee of meer personen, bij onderlinge overeenkomst, een staat van onverdeeldheid in het leven roepen, in dit geval bijv. door de gezamenlijke aankoop van een schip. Deze visie is te verklaren doordat de scheepsmede-eigendom niet alleen als een zakenrechtelijke rechtstoestand wordt gezien, maar – min of meer – ook als een exploitatiemodel dat door de mede-eigenaars doelbewust wordt gekozen, en meteen *ver*kozen boven de exploitatiemodellen van het (gemeen) vennootschapsrecht. In deze opvatting van scheepsmede-eigendom is de desbetreffende wettelijke regeling niet van toepassing op gevallen van gewone of toevallige mede-eigendom, die niet werd gewenst, maar ondergaan wordt. Het typevoorbeeld is de erfrechtelijke onverdeeldheid. Dergelijke onverdeeldheid is meestal een overgangssituatie met een tijdelijk karakter. De desbetreffende wettelijke beheersprincipes zijn de unanimiteitsregel voor het beheer en het recht

de navire et de l'armateur-gérant quirataire vis-à-vis de tiers.

Article 3.1.2. Application matérielle

Comme point de départ, le paragraphe 1er de cette disposition indique clairement que le chapitre en question s'applique à toutes les sortes de copropriété quirataire. Le champ d'application doit donc être conçu largement et les exceptions énumérées aux paragraphes 2 et 3 plutôt restrictivement. Ni la forme, ni la dénomination, ni la cause de la copropriété quirataire n'ont d'importance. L'intention est de créer un régime aussi uniforme et dès lors aussi sûr juridiquement que possible. Les exceptions reprises aux paragraphes 2 et 3 ne sont en fait pas toutes de vraies exceptions, car l'inapplicabilité aux situations qui y sont mentionnées découle déjà partiellement du fait que celles-ci ne satisfont pas ou ne satisfont que dans une mesure limitée à la définition de la notion de copropriété quirataire reprise à l'article 1.1.5, 5°. Il est toutefois utile d'expliciter l'inapplicabilité dans le texte de loi en vue d'une sécurité juridique maximale.

Le régime de la copropriété quirataire est, dans la plupart des autres pays, uniquement appliqué aux situations de copropriété volontaires, résultant du fait que deux personnes ou plus créent de commun accord un état d'indivision, en l'occurrence, par exemple, par l'achat en commun d'un navire. Cette vision s'explique par le fait que la copropriété quirataire n'est pas uniquement considérée comme une situation juridique de droit réel, mais également comme étant – plus ou moins – un modèle d'exploitation choisi délibérément par les copropriétaires et préféré dès lors aux modèles d'exploitation du droit (commun) des sociétés. Dans cette conception de la copropriété quirataire, la réglementation légale concernée n'est pas applicable aux cas de copropriété simple ou occasionnelle n'ayant pas été souhaitée, mais subie. L'exemple type est l'indivision successorale. Pareille indivision est généralement une situation de transition ayant un caractère temporaire. Les principes de gestion légaux qui s'y rapportent sont la règle de l'unanimité pour la gestion et le droit de tout copropriétaire de demander à tout moment le partage.

voor elke mede-eigenaar om te allen tijde de verdeling te vorderen.

Het valt echter op dat de schaarse Belgische rechtsleer ervan uitgaat dat de summiere bepalingen van de Zeewet over scheepsmede-eigendom wel degelijk op de toevallige mede-eigendom, i.h.b. de erfrechtelijke onverdeeldheid, van toepassing zijn. Anderzijds oordeelt de scheepvaartrechtelijke rechtsleer dat de regelen inzake scheepsmede-eigendom niet gelden voor het beheer van een schip dat, ongeacht het toepasselijke huwelijksvermogensstelsel, deel uitmaakt van het gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten. Al deze stellingen worden noodgedwongen ingenomen zonder steun in enige wetsbepaling.

De in paragraaf 2 ontworpen oplossing benadrukt vooreerst de keuzevrijheid van de 'familiale' mede-eigenaars. Van het in paragraaf 1 gevestigde principe dat de scheepsmede-eigendomsregeling geldt voor alle soorten scheepsmede-eigendom wordt inderdaad afgeweken voor familiale scheepsmede-eigendom, maar de betrokkenen hebben het recht om hun situatie vrijwillig aan de scheepsmede-eigendomsregeling te onderwerpen en ze dus tot een scheepsmede-eigendom om te vormen. Concreet worden de gevallen van erfrechtelijke, huwelijksvermogensrechtelijke en samenwoningsrechtelijke onverdeeldheid slechts dan aan het regime van de scheepsmede-eigendom onderworpen, wanneer de betrokken mede-eigenaars daar uitdrukkelijk voor opteren en dit openbaar maken door inschrijving in het zeeschepen- of binnenschepenregister. Het kan bijv. het geval zijn dat erfgenamen het geërfde schip gezamenlijk onder het regime van scheepsmede-eigendom willen blijven exploiteren. Het Franse en het Nederlandse recht besteden eveneens aandacht aan deze mogelijkheid, maar kennen geen uitdrukkelijke wettelijke regeling. Met de ontworpen bepaling wordt getracht rechtszekerheid te creëren. Zij impliceert dat wanneer de mede-eigenaars vrijwillig voor het beheerstelsel van het Belgisch Scheepvaartwetboek opteren, dit stelsel als *lex specialis* voorrang heeft op de regelen van het burgerlijk recht.

Force est toutefois de constater que la rare doctrine belge part du principe que les dispositions sommaires de la Loi Maritime sur la copropriété quirataire sont bien applicables à la copropriété occasionnelle, plus précisément à l'indivision successorale. Par ailleurs, la doctrine du droit de la navigation estime que les règles en matière de copropriété quirataire ne s'appliquent pas à la gestion d'un navire qui – quel que soit le régime matrimonial applicable – fait partie du patrimoine commun des époux. Toutes ces thèses sont forcément adoptées sans être soutenues par la moindre disposition légale.

La solution au paragraphe 2 en projet souligne tout d'abord la liberté de choix des copropriétaires « familiaux ». Il est en effet dérogé au principe fixé au paragraphe 1er suivant lequel la réglementation de la copropriété quirataire est applicable à toutes les sortes de copropriété quirataire pour la copropriété familiale de navires, les intéressés ayant toutefois le droit de soumettre volontairement leur situation à la réglementation de la copropriété quirataire et de la transformer dès lors en une copropriété quirataire. Concrètement, les cas d'indivision successorale, d'indivision matrimoniale et d'indivision entre cohabitants légaux ne sont soumis au régime de la copropriété quirataire que lorsque les copropriétaires concernés optent expressément pour cette solution et la rendent publique par l'inscription dans le registre des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure. Tel peut, par exemple, être le cas lorsque les héritiers veulent poursuivre ensemble l'exploitation du navire hérité sous le régime de la copropriété quirataire. Le droit français et le droit néerlandais envisagent également cette possibilité, mais ne connaissent pas de réglementation légale explicite. La disposition en projet s'efforce de créer une sécurité juridique. Elle implique que lorsque les copropriétaires optent volontairement pour le système de gestion du Code belge de la Navigation, ce système a, en tant que *lex specialis*, priorité sur les règles du droit civil.

In paragraaf 2 wordt ook een regeling getroffen voor situaties van "gezamenlijke" of collectieve eigendom van een schip die zich voordoet in een feitelijke vereniging, waarbij geen individuele quirataire eigenaars en scheepsaandelen zijn geïdentificeerd, maar het schip toebehoort aan het geheel der deelgenoten. De klassieke principes van de scheepsmede-eigendom (meerderheidsbeslissingen, overdraagbaarheid van scheepsaandelen etc.) kunnen hier bezwaarlijk worden toegepast. Nochtans bestaat er een bepaalde verwantschap, want collectieve eigendom wordt gekenmerkt door de doelgebondenheid van het vermogen. Bovendien zou de toepassing van het scheepsmede-eigendomsrecht een oplossing kunnen bieden voor vaak onduidelijke situaties in de pleziervaart of de sector van het varend erfgoed. Daarom wordt in paragraaf 2, 3° gesuggereerd dat de gezamenlijke eigenaars hun eigendom "omvormen" tot een scheepsmede-eigendom in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Wanneer zij dit doen, wordt het schip in kwestie voortaan uitsluitend beheerd overeenkomstig de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, die een autonome positie innemen tegenover andere desgevallend toepasselijke rechtsregels. Het ontworpen regime kan echter niet worden toegepast t.a.v. de gezamenlijke eigendom in een maatschap, omdat de regels betreffende de scheepsmede-eigendom onverenigbaar zijn met het vennootschapsrecht.

Le paragraphe 2 prévoit également un règlement pour les situations de propriété « commune » ou collective d'un navire, se présentant comme une association de fait dans laquelle aucun propriétaire quirataire individuel et aucun quirat ne sont identifiés, mais où le navire appartient à l'ensemble des participants. Les principes classiques de la copropriété quirataire (décision à la majorité, cessibilité des parts du navire, etc.) sont ici difficilement applicables. Il existe néanmoins une certaine parenté, car la propriété collective est caractérisée par l'objectif commun du patrimoine. De plus, l'application du droit de copropriété quirataire pourrait apporter une solution à des situations souvent confuses dans la navigation de plaisance ou le secteur du patrimoine nautique. C'est pourquoi le paragraphe 2, 3° suggère que l'ensemble des propriétaires « transforment » leur propriété en une copropriété quirataire au sens du Code belge de la Navigation. Ce faisant, le navire en question est désormais exclusivement régi conformément aux dispositions du Code belge de la Navigation, qui occupent une position autonome par rapport à d'autres dispositions juridiques éventuellement applicables. Le régime en projet ne peut toutefois pas être appliqué vis-à-vis de la propriété commune d'une société de droit commun, car les règles relatives à la copropriété quirataire sont incompatibles avec le droit des sociétés.

Hetzelfde *opt in*-principe geldt t.a.v. de mede-eigendom van een schip in aanbouw. Dit is van praktisch belang in geval van een graduele eigendomsoverdracht van werf naar bouwheer, die vordert naarmate delen van de prijs worden voldaan. Tot aan de volledige eigendomsoverdracht bestaat tussen partijen een mede-eigendomssituatie. De contractpartijen wordt hier de mogelijkheid geboden om zich vrijwillig aan het nieuwe wettelijke regime van de scheepsmede-eigendom te onderwerpen. Dat bestaande rechtspraak en rechtsleer bij graduele eigendomsovergang van schepen in aanbouw reeds onder het huidige recht een situatie van scheepsmede-eigendom ontwaart is geen beletsel tegen de invoering in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de eis van een

Le même principe *opt in* s'applique vis-à-vis de la copropriété quirataire en construction. Ceci présente un intérêt pratique dans le cas d'une cession graduelle de propriété du chantier au maître d'ouvrage, qui s'effectue au fur et à mesure des paiements partiels du prix. Il existe entre parties une situation de copropriété jusqu'au moment de la cession totale de la propriété. Il est proposé ici d'offrir aux parties la possibilité de se soumettre volontairement au nouveau régime légal de la copropriété quirataire. Le fait que la jurisprudence et la doctrine relatives au transfert graduel de la propriété des navires en construction distinguent déjà en droit actuel une situation de copropriété de navire n'empêchera pas l'introduction de l'exigence d'un choix explicite dans le Code belge de la Navigation,

uitdrukkelijke keuze, omdat de bepalingen van het nieuwe wetboek een veel meer uitgewerkt beheerstelsel vastleggen,

In paragraaf 3, 1°, 2° en 3° wordt, om alle misverstand te vermijden, bepaald dat dit hoofdstuk niet geldt voor de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen, voor de gezamenlijke eigendom in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid en voor de rechtsverhoudingen tussen de deelgenoten van een rechtspersoon die eigenaar van een (geheel) schip is, en hun verhoudingen tegenover derden.

De in paragraaf 3, 4° bedoelde wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbieding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereglementeerde markt reglementeert o.m. de uitgifte van vastgoedcertificaten. Deze certificaten, welke zijn gedefinieerd als schuldinstrumenten die rechten incorporeren "op de inkomsten, op de opbrengsten en op de realisatiewaarde" van één of meer bij de uitgifte van de certificaten bepaalde goederen, kunnen niet alleen op onroerende goederen betrekking hebben, maar ook op schepen en luchtvaartuigen (art. 5, § 4). Om verwarring te vermijden wordt hier duidelijk gemaakt dat de desbetreffende rechtsverhoudingen niet door de wetsbepalingen over scheepsmede-eigendom worden beheerst. Het op een schip betrekking hebbend vastgoedcertificaat in de zin van voornoemde wet van 16 juni 2006 incorporeert immers geen mede-eigendomsrecht op het schip als dusdanig.

Artikel 3.1.3. Andere regelgeving

De niet-toepasselijkheid van de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gemeenrechtelijke bepalingen over mede-eigendom op de scheepsmede-eigendom wordt vooropgesteld door de huidige rechtsleer maar is nergens in de Zeewet vastgelegd. Concreet gaat het vooreerst om artikel 577-2 B.W. De specifieke bepalingen over gedwongen mede-eigendom van gebouwen of groepen van gebouwen (art. 577-3 tot 577-14 B.W.) zijn uit zichzelf niet op schepen van toepassing (zie nader art. 577-3, eerste lid B.W.). Artikel 815 B.W., luidens welk niemand kan

les dispositions du nouveau code fixant un système de gestion bien plus élaboré

Le paragraphe 3, 1°, 2° et 3°, stipule, pour dissiper tout malentendu, que ce chapitre ne s'applique pas à la relation juridique entre les copropriétaires des quirats, à la propriété commune dans le chef des associés d'une société sans personnalité juridique ni aux rapports de droit entre les associés d'une personne juridique, propriétaire d'un navire (entier), ni à leurs rapports avec des tiers.

La loi du 16 juin 2006 visée au paragraphe 3, 4°, relative aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés règle notamment l'émission de certificats immobiliers. Ces certificats, définis comme des instruments de dettes incorporant des droits « sur les revenus, produits et prix de réalisation » d'un ou plusieurs biens immobiliers déterminés lors l'émission des certificats peuvent ne pas uniquement se rapporter à des biens immobiliers, mais également à des navires et à des aéronefs (art. 5, § 4). Pour éviter toute confusion, il est précisé ici que les rapports de droit qui s'y rapportent ne sont pas régis par les dispositions légales sur la copropriété quirataire. Le certificat immobilier se rapportant à un navire au sens de la loi du 16 juin 2006 n'incorpore en effet pas en tant que tel de droit de copropriété quirataire.

Article 3.1.3. Autre réglementation

L'inapplicabilité à la copropriété quirataire des dispositions de droit commun reprises dans le Code Civil sur la copropriété est admise selon la doctrine actuelle, mais elle n'est fixée nulle part dans la Loi Maritime. Concrètement, il s'agit tout d'abord de l'article 577-2 C. civ. Les dispositions spécifiques sur la copropriété forcée d'immeubles ou de groupes d'immeubles (art. 577-3 à 577-14 C.civ.) ne sont naturellement pas applicables aux navires (voir plus précisément art. 577-3, alinéa 1er C.civ.). L'article 815 C.civ. suivant lequel nul ne peut être contraint de rester dans l'indivision n'est pas non

worden gedwongen in onverdeeldheid te blijven, is evenmin van toepassing; ook dat volgt reeds uit het huidige recht. De hier toegelichte bepaling wijzigt dus niets, maar verduidelijkt slechts reeds bestaand recht. Zij bevestigt de autonomie van het scheepvaartrecht.

De in paragraaf 1, 2° ontworpen bepaling beoogt controverse te voorkomen rond de vraag of een scheepsmede-eigendom een vereniging, een vennootschap of een rechtspersoon doet ontstaan. Op basis van een grondige rechtshistorische en rechtsvergelijkende analyse door de Commissie Maritiem Recht wordt ervoor geopteerd om deze vraag over de hele lijn resoluut negatief te beantwoorden.

Artikel 3.1.4. Afwijkende bedingen

In deze bepaling wordt doelbewust gekozen voor een principieel aanvullende regeling. Dit strookt met huidig Belgisch recht van scheepsmede-eigendom. De in het ontworpen wetsartikel bepaalde uitzonderingen betreffen enkele fundamentele kwesties zoals de kwalificatie van de scheepsmede-eigendom, de afbakening tegenover andere rechtsfiguren en de erop toepasselijke wetgeving, het goede trouw-beginsel, de beëindiging van de scheepsmede-eigendom en verder de rechtspositie van derden.

De vorm en de benaming van de overeenkomst waarin de afwijkende regelen worden opgenomen, worden niet in de wettekst geregeld. Ook hier zijn partijen vrij.

De regel dat de wetsbepalingen van aanvullend recht zijn, impliceert dat de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars er bij overeenkomst van kunnen afwijken. Hij impliceert echter niet dat de meerderheid kan afwijken van de eerder door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst. Omtrent dit laatste wordt verwezen naar artikel 3.1.5, § 5.

Artikel 3.1.5. Meerderheidsregel

Zoals in het huidige Belgische recht (art. 57, eerste lid Zeewet) wordt over gemeenschappelijke kwesties beslist bij meerderheid. Dit is het algemene, in de ontworpen paragraaf 1 vervatte

plus applicable. Cela aussi résulte déjà du droit actuel. La disposition commentée ici ne modifie donc rien, mais clarifie uniquement le droit existant déjà. Elle confirme l'autonomie du droit de la navigation.

La disposition au paragraphe 1er, 2°, en projet tend à prévenir toute controverse relative à la question de savoir si la copropriété quirataire crée une association, une société ou une personne juridique. Sur la base d'une analyse comparative approfondie sur les plans historique et juridique effectuée par la Commission de Droit maritime, il est décidé de répondre résolument par la négative à cette question sur toute la ligne.

Article 3.1.4. Clauses dérogatoires

Dans cette disposition, il est délibérément opté pour une réglementation en principe supplétive. Ceci est conforme au droit belge actuel en matière de copropriété quirataire Les exceptions stipulées dans l'article de loi en projet concernent quelques questions fondamentales, telles que la qualification de la copropriété quirataire, la délimitation par rapport à d'autres figures juridiques et la législation qui leur est applicable, le principe de bonne foi, la cessation de la copropriété ou encore la situation juridique de tiers.

Ni la forme ni la dénomination du contrat reprenant les règles dérogatoires ne sont réglées dans le texte de loi. Les parties demeurent ici également libres.

La règle selon laquelle les dispositions légales sont de droit supplétif implique que l'ensemble des copropriétaires quirataires peut y déroger par contrat. Elle n'implique toutefois pas que la majorité puisse déroger au contrat précédemment conclu par l'ensemble des copropriétaires de navire. Concernant ce dernier point, il y a lieu de se référer à l'article 3.1.5, § 5.

Article 3.1.5. Règle de la majorité

Tout comme dans le droit belge actuel (art. 57, alinéa 1er, de la Loi Maritime) les questions communes sont décidées à la majorité. Tel est le

principe; in paragraaf 5 wordt een afwijking bepaald.

Het meerderheidsvereiste geldt luidens de wettekst alleen voor beslissingen die het gemeenschappelijk belang van de scheepsmede-eigenaars raken. Dit strookt eveneens met de huidige wetgeving. Het gemeenschappelijk belang betreft de eigendom en de exploitatie van het schip, t.t.z. het beheer van het schip in het algemeen. De keuze van de kapitein, de vaststelling van diens gage, de bevrachting van het schip en de hypotheekvestiging op het schip zijn voorbeelden van beslissingen waarvoor de meerderheidsregel geldt. Andere voorbeelden zijn het lading-, vracht- en tariefbeleid, bemanningskwesties, financiële vraagstukken, het vaarbeleid en de walorganisatie. Aangelegenheden die slechts het individueel belang van één scheepsmede-eigenaar raken, vallen buiten het meerderheidsvereiste. Zo kan elke scheepsmede-eigenaar in principe over zijn scheepsaandeel beschikken (zie nader art. 3.1.15).

Naar huidig Belgisch recht staat vast dat de meerderheid niet per hoofd wordt berekend. De ontworpen paragrafen 2 en 3 bevestigen in wezen het principe neergelegd in artikel 57, tweede lid van de Zeewet.. Wanneer één enkele scheepsmede-eigenaar een meerderheid van de scheepsaandelen heeft, kan hij alleen beslissen.

Indien het normale gebruik van het schip bij staking van stemmen wordt verhinderd, kan worden verzocht om benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder (art. 3.1.12), om rechterlijke verkoop (art. 3.1.17, § 2) of om een combinatie van beide maatregelen.

De normale meerderheidsregel en de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer impliceren dat er voor de meerderheidseigenaars geen verplichting bestaat om de minderheid te consulteren. Ingevolge de regel in artikel 3.1.6 geldt hierop alleen een correctief wanneer de niet-raadpleging, in de bijzondere omstandigheden van het geval, manifest onredelijk en onbillijk zou zijn. Zoals bij dat artikel uitgelegd, kan de rechter in dat geval alleen overgaan tot een marginale toetsing van de besluitvorming.

principe général énoncé au paragraphe 1er en projet ; une dérogation est stipulée au paragraphe 5.

L'exigence de la majorité n'est applicable, suivant le texte de loi, qu'aux décisions touchant l'intérêt commun des copropriétaires quirataires. Ceci correspond également à la législation actuelle. L'intérêt commun concerne la propriété et l'exploitation du navire, cest à dire la gestion du navire en général. Le choix du capitaine, la fixation de ses gages, l'affrètement du navire et la prise d'hypothèques sur le navire sont des exemples de décisions auxquelles s'applique la règle de la majorité. D'autres exemples sont la politique en matière de cargaison, de fret et de tarifs, d'équipage, les problèmes financiers, la politique en matière de navigation et l'organisation à terre. Les problèmes qui ne touchent que l'intérêt individuel d'un des copropriétaires quirataires échappent à l'exigence de majorité. C'est ainsi que tout copropriétaire quirataire peut en principe disposer de son quirat (voir plus précisément l'art. 3.1.15).

Selon le droit belge actuel, il est établi que la majorité ne se calcule pas par tête. Les paragraphes 2 et 3 en projet confirment en substance le principe énoncé à l'article 57, alinéa 2, de la Loi Maritime. Lorsqu'un seul copropriétaire quirataire possède une majorité des quirats, il peut décider seul.

Si l'égalité de voix empêche l'usage normal du navire, il y aura lieu de solliciter la désignation d'un armateur-gérant quirataire judiciaire (art. 3.1.12), une vente judiciaire (art. 3.1.17, § 2), ou une combinaison des deux mesures.

La règle normale de majorité et la nécessité d'une gestion rapide et efficace impliquent qu'il n'y ait pour les propriétaires majoritaires aucune obligation de consulter la minorité. La règle de l'article 3.1.6 n'y apporte qu'un seul correctif lorsque, dans des circonstances particulières du cas, la non-consultation serait manifestement irraisonnable et injuste. Comme exposé à cet article, le juge ne peut en pareil cas procéder qu'à un contrôle marginal de la décision.

Verschillende buitenlandse wetgevingen onderwerpen bepaalde beslissingen, in afwijking van het meerderheidsbeginsel, aan een unanimiteitsvereiste.

Om een viertal redenen wordt ervan afgezien om afwijkingen van de meerderheidsregel in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

Ten eerste bevat ook de Zeewet geen afwijkingen van de meerderheidsregel, en is er geen noodzaak gebleken om ter zake een verandering door te voeren.

Ten tweede dreigt de toepassing van afwijkingen aanleiding te geven tot interpretatieve betwistingen.

Ten derde bevordert een veralgemeende toepassing van de meerderheidsregel de vlotheid van de exploitatie van het schip.

Ten vierde en ten slotte dient, te worden opgemerkt dat indien de scheepsmede-eigenaars hun onderlinge relatie vastleggen in een overeenkomst, zij mogen worden geacht om bij die gelegenheid bijzondere aandacht aan de besluitvormingsregels te besteden. Indien partijen willen afwijken van de meerderheidsregel moeten zij dat maar uitdrukkelijk overeenkomen.

In paragraaf 5 wordt het evidente, hierboven reeds aangekondigde principe bevestigd, dat een wijziging of een afwijking van een eerder *door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars* gesloten overeenkomst, in afwijking van de meerderheidsregel, eenstemmigheid vereist. Een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst – waarin overeenkomstig artikel 3.1.4 desgevallend afwijkingen van dit hoofdstuk zijn opgenomen, en mogelijk bijzondere regelen ter bescherming van de minderheid – geldt a.h.w. als de grondwet van de samenwerking. Dergelijke overeenkomst zou haar betekenis verliezen wanneer de meerderheid er vervolgens tegenin zou kunnen gaan. De beoogde flexibiliteit van het scheepsmede-eigendomsregime kan niet zover gaan dat de meerderheid de met de andere eigenaars expliciet gemaakte afspraken mag miskennen. Uiteindelijk bevestigt de ontworpen regel alleen maar dat

Diverses législations étrangères soumettent certaines décisions à une exigence d'unanimité, par dérogation au principe majoritaire.

Il existe quatre raisons de renoncer à reprendre de dérogations à la règle de la majorité dans le Code belge de la Navigation.

Premièrement, la Loi Maritime ne comprend pas non plus de dérogation à la règle de la majorité et il n'est pas apparu nécessaire d'y apporter une modification.

Deuxièmement, l'application de dérogations risque de créer des interprétations contestées.

Troisièmement, une application généralisée de la règle de la majorité favorise l'exploitation facile du navire.

Quatrièmement et pour finir il faut noter que si les copropriétaires quirataires fixent leurs rapports mutuels dans un contrat, ils sont censés prêter à cette occasion une attention toute particulière aux règles du processus décisionnel. Si des parties veulent déroger à la règle de la majorité, elles n'ont qu'à en convenir expressément.

Le paragraphe 5 confirme le principe évident, déjà annoncé ci-dessus, qu'une modification ou une dérogation à un contrat précédemment conclu *par l'ensemble des copropriétaires de navire* exige l'unanimité, par dérogation à la règle de la majorité. Un contrat conclu par l'ensemble des copropriétaires de navire – reprenant éventuellement et conformément à l'article 3.1.4 des dérogations à ce chapitre et de possibles règles particulières pour la protection de la minorité – constitue, pour ainsi dire, la loi fondamentale de collaboration. Pareille convention perdrait de son sens si la majorité pouvait ensuite aller en conflit avec celle-ci. La flexibilité visée pour le régime de la copropriété quirataire ne peut avoir pour effet que la majorité puisse méconnaître les accords explicitement passés avec les autres propriétaires. Finalement, la règle en projet ne fait que confirmer que les contrats conclus tiennent lieu de loi aux parties (art. 1134 C. civ.).

gesloten overeenkomsten de partijen tot wet strekken (art. 1134 B.W.).

Omwille van de rechtszekerheid kunnen ook geen niet-wezenlijke afwijkingen van de overeenkomst worden getolereerd. Wanneer de overeenkomst zelf afwijkingen op grond van een meerderheidsbeslissing toelaat, rijst er uiteraard geen probleem.

Artikel 3.1.6. Redelijkheid en billijkheid

De hier verwoorde regel zal vooral werken als een correctief op het meerderheidsbeginsel. Dit correctief kan er echter niet toe leiden dat elke meerderheidsbeslissing door de minderheid in vraag wordt gesteld. Bovendien moeten de minderheidseigenaars de bedoelde beginselen zelf even goed eerbiedigen.

De rechter kan pas tussenkomen bij een manifeste miskenning van de redelijkheid en de billijkheid. Hij is m.a.w. belast met een marginale toetsing. Doelbewust werd ervoor geopteerd om in de wet geen uitdrukkelijke rechtsbasis neer te leggen voor de aanvechting en nietigverklaring van meerderheidsbeslissingen die zijn aangetast door vormgebreken of die strijdig zijn met het algemeen belang van de mede-eigendom en genomen werden met als enig doel om de meerderheid te bevoordelen en de minderheid te benadelen. In het ontworpen stelsel wordt geen termijn gepreciseerd, en evenmin een annulatieprocedure georganiseerd. Er wordt van uitgegaan dat, hoewel rechtsbescherming uiteraard moet worden geboden, de rechter slechts met terughoudendheid in de verrichte besluitvorming zal ingrijpen.

Artikel 3.1.7. Vertegenwoordigingsbevoegdheid

Door deze regeling wordt vermeden dat de scheepsmede-eigenaars die geen scheepsbeheerder hebben benoemd, toch unaniem moeten handelen. Om te weten of de betrokken scheepsmede-eigenaars een meerderheid vertegenwoordigen, kunnen derden het zeeschepen- of het binnenschepenregister raadplegen, via hetwelk de scheepsmede-eigendomssituatie inclusief de verdeling van de scheepsaandelen tegenstelbaar aan derden kan

Pour des raisons de sécurité juridique même les dérogations non essentielles au contrat ne sont pas tolérées. Bien évidemment, aucun problème ne se pose lorsque le contrat autorise lui-même des dérogations sur la base d'une décision majoritaire.

Article 3.1.6. Raison et équité

La règle formulée ici servira surtout de correctif au principe de la majorité. Le correctif ne peut cependant pas entraîner que toute décision prise à la majorité puisse être remise en question par la minorité. En outre, les propriétaires minoritaires doivent eux-mêmes respecter tout autant les principes en question.

Le juge ne peut intervenir que lorsqu'il y a une méconnaissance manifeste de la raison et de l'équité. En d'autres termes, il est chargé d'un examen marginal. C'est à dessein qu'on a voulu ne pas définir expressément dans la loi la base juridique d'une contestation ou d'une annulation des décisions majoritaires qui seraient atteintes de vices de forme ou contraires à l'intérêt général de la copropriété et prises dans le seul but de favoriser la majorité et de léser la minorité. Pareil règlement est bien inscrit dans la législation française. Il invite à procéder et serait, en ce sens, difficilement conciliable avec la nécessité d'une gestion rapide et efficace du navire. Le système en projet ne précise aucun délai et n'organise aucune procédure en annulation. On part du principe que bien que la protection juridique doive évidemment être offerte, le juge n'interviendra qu'avec réserve dans la prise de décision.

Article 3.1.7. Compétence de représentation

Cette réglementation permet d'éviter la situation dans laquelle les copropriétaires de navire n'ayant pas nommé de gérant de navire doivent tout de même agir unanimement. Pour savoir si les copropriétaires quirataires concernés représentent une majorité, les tiers peuvent consulter le registre des navires de mer ou celui des bateaux de navigation intérieure, pour lesquels la situation de la copropriété quirataire – y compris le partage des quirats – peut être rendue opposable aux tiers. Les tiers peuvent d'ailleurs

worden gemaakt. Of de scheepsmede-eigenaars een quiratair scheepsbeheerder hebben benoemd, waardoor zij overeenkomstig artikel 3.1.8, § 3 hun eigen vertegenwoordigingsbevoegdheid verliezen, kunnen derden overigens eveneens in de scheepsregisters nagaan.

Geen bepaling werd toegevoegd omtrent de uitzonderlijke bevoegdheid van elke individuele scheepseigenaar om in spoedeisende gevallen de andere scheepsmede-eigenaars te verbinden. Dergelijke uitzonderingsbevoegdheid kan de normale meerderheidsregel immers te zeer uithollen. Bovendien werden in het licht van de hedendaagse exploitatieverhoudingen en communicatiemiddelen ook de analoge uitzonderingsbevoegdheden van de gezagvoerder in het Belgisch Scheepvaartwetboek eerder beperkend opgevat. Tenslotte staat het partijen vrij om over deze aangelegenheid een regeling overeen te komen die aansluit bij de specifieke noden van de concrete scheepsexploitatie.

Artikel 3.1.8. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder

De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder is niet geregeld in de Zeewet,

De term "benoeming" werd verkozen boven "aanstelling" om niet te suggereren dat de quiratair scheepsbeheerder noodzakelijk een aangestelde is.Bovendien is de term in lijn met de wetgeving betreffende appartementsmede-eigendom (art. 577-8 B.W.). Voorts maakt de wettekst duidelijk dat de benoeming van een quiratair scheepsbeheerdergeen verplichting is (inz. bij rompvervrachting of andere vormen van overgave van rederschap lijkt ze minder voor de hand te liggen), en dat deze beheerder zelf al dan niet scheepsmede-eigenaar kan zijn. In de praktijk is dit laatste vaak het geval in de pleziervaart en de visserij.

Expliciet wordt bevestigd dat ook een rechtspersoon quiratair scheepsbeheerder kan zijn. In het licht van het ruime toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek is het

également vérifier dans le registre naval si les copropriétaires quirataires ont désigné un armateur-gérant quirataire, qui leur fait perdre leur propre compétence de représentation, conformément à l'article 3.1.8, § 3.

Il n'a pas été ajouté de disposition relative à la compétence exceptionnelle de chacun des propriétaires de navire de lier dans des cas d'urgence les autres copropriétaires de navire. La compétence exceptionnelle puisse trop vider de son contenu la règle normale de majorité. De plus, à la lumière des rapports d'exploitation et des moyens de communication actuels, les compétences exceptionnelles analogues du commandant ont en outre été conçues plutôt restrictivement dans le Code belge de la Navigation.. Enfin, les parties sont libres en cette matière de convenir d'un règlement convenant aux besoins spécifiques de l'exploitation concrète des navires.

Article 3.1.8. Nomination d'un armateur-gérant quirataire

La nomination d'un armateur-gérant quirataire n'est pas réglée dans la Loi Maritime,

Le terme néerlandais « benoeming » (français « nomination ») a été préféré à « aanstelling » pour ne pas suggérer que l'armateur-gérant quirataire est nécessairement un préposé . De plus, le terme est dans la lignée de la législation sur la copropriété d'appartements (art. 577-8 C. civ.). Par ailleurs, le texte de loi précise que la nomination d'un armateur-gérant quirataire n'est pas une obligation (elle paraît notamment moins évidente dans le cas d'un affrètement coque nue ou d'autres formes de cession d'armement), et que ce gérant ne doit pas être copropriétaire de navire. Dans la pratique, tel sera souvent le cas dans la navigation de plaisance et la navigation de pêche.

Il est confirmé explicitement qu'une personne juridique peut également être armateur-gérant quirataire.. Dans la perspective du large champ d'application du Code belge de la Navigation, il est

wenselijk het quiratair scheepsbeheerderschap niet voor te behouden aan vennootschappen.

In paragraaf 3 wordt, overeenkomstig een algemeen gangbare mening, de exclusiviteit van de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder bevestigd. Indien dergelijke beheerder is benoemd, is hij de enige die tot het stellen van beheersdaden bevoegd is. Dit geldt ook voor de vertegenwoordiging in rechte. Dit belet niet dat nog steeds bijzondere volmachten worden verstrekt voor ad hoc-beslissingen. De houders van dergelijke bijzondere volmachten zijn geen quiratair scheepsbeheerders in de zin van de hier toegelichte bepalingen. Ten slotte moet worden opgemerkt dat de ontworpen regeling geen afbreuk doet aan de bevoegdheden van de scheepsagent.

Als er verschillende beheerders zijn aangesteld moeten zij in gemeen akkoord handelen. Dit impliceert dat elke beslissing door elke quiratair scheepsbeheerder moet worden ondertekend.

In paragraaf 5 wordt geëxpliciteerd dat de quiratair scheepsbeheerder een lasthebber is. Tenzij waar het Belgisch Scheepvaartwetboek er uitdrukkelijk van afwijkt, of partijen een afwijkend beding zijn overeengekomen, wordt zijn juridisch statuut derhalve bepaald door het gemeen recht inzake lastgeving (art. 1984-2010 B.W.). Het statuut als lasthebber valt overigens ook af te leiden uit de libellering van het huidige artikel 56 van de Zeewet.

In paragraaf 6 wordt een wettelijke grondslag gecreëerd voor de inschrijving van de benoeming van de quiratair scheepsbeheerder in de scheepsregisters. De inschrijving maakt het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder – en de eruit volgende onbevoegdheid van de scheepsmede-eigenaars zelf – tegenstelbaar aan derden.

Artikel 3.1.9. Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder

De Zeewet bevat geen omschrijving van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder. Om verwarring te vermijden is het belangrijk een

souhaitable de ne plus réserver aux sociétés la gestion quirataire des navires.

Conformément à une opinion généralement admise, le paragraphe 3 confirme l'exclusivité de la compétence générale de représentation de l'armateur-gérant quirataire. Si un tel gérant est nommé, il est le seul compétent pour accomplir des actes en gestion. Cela vaut aussi pour la représentation en justice. Ceci n'empêche que des procurations spéciales restent fournies pour des décisions ad hoc. Les porteurs de telles procurations ne sont pas des armateurs-gérants quirataires au sens des dispositions commentées ici. Enfin, il faut noter que la réglementation en projet ne porte pas atteinte aux compétences de l'agent maritime.

Si plusieurs gérants ont été désignés, ils agissent de commun accord. Ceci implique que toute décision doit être signée par chacun des armateurs-gérants quirataires.

Le paragraphe 5 explique que l'armateur-gérant quirataire est un mandataire. Sauf là où le Code belge de la Navigation y déroge expressément ou si les parties ont convenu d'une clause dérogatoire, son statut juridique est dès lors fixé par le droit commun en matière de mandat (art. 1984-2010 C. civ.). Le statut de mandataire doit d'ailleurs être déduit du libellé de l'actuel article 56 de la Loi Maritime.

Le paragraphe 6 crée un fondement légal à l'inscription de la nomination de l'armateur-gérant quirataire sur les registres navals. L'inscription rend le mandat de l'armateur-gérant quirataire opposable aux tiers, ainsi que l'incompétence des copropriétaires de navire qui en découle.

Article 3.1.9. Compétences de l'armateur-gérant quirataire

La Loi Maritime ne comprend pas de description de la compétence de l'armateur-gérant quirataire. Pour éviter toute confusion, il est important d'instaurer

duidelijke suppletieve wettelijke regeling in te voeren. Deze berust op twee principes: eenvoud, zodat maximale rechtszekerheid ontstaat, en de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer van het schip. In dit licht dient de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder ruim te worden opgevat.

Het startpunt is dat de quiratair scheepsbeheerder alleszins bevoegd is voor het stellen van daden van beheer (art. 1988, eerste lid B.W.). Het begrip daden van beheer dient m.b.t. een schip echter ruim te worden opgevat. De ontworpen wettekst hanteert in paragraaf 1 als criterium "alle rechtshandelingen [...] die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn".

Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de quiratair scheepsbeheerder binnen zijn normaal mandaat bevoegd is voor het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten en het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen. De specifieke vermelding van deze twee categorieën rechtshandelingen geeft meteen een algemene indicatie over de omvang van de bevoegdheid, waaraan ook andere gevallen kunnen worden getoetst.

Het vormen van een beperkingsfonds is eveneens een normale taak; in het licht van de in artikel 3.1.14 geregelde aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars, zal het zelfs als een verplichting kunnen worden beschouwd.

Wat betreft het gezag over de bemanning en de positie van de gezagvoerder wordt verwezen naar boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de diverse wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst, waaraan door de hier toegelichte bepaling geen afbreuk wordt gedaan (met dien verstande dat duidelijkheidshalve de aanwervings- en ontslagbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder wordt bevestigd). De vermelding in deze bepaling is noodzakelijk om duidelijk te maken dat de desbetreffende bevoegdheden – zoals steeds, behoudens afwijkend beding – uitsluitend aan de quiratair scheepsbeheerder toekomen, bij uitsluiting van de andere scheepsmede-eigenaars. Niets belet echter

une réglementation légale supplétive claire. Celle-ci repose sur deux principes : la simplicité, de manière à obtenir la sécurité juridique maximale, et la nécessité d'une gestion rapide et efficace du navire. C'est dans cette perspective qu'il faut concevoir largement la compétence de l'armateur-gérant quirataire.

Le point de départ est que l'armateur-gérant quirataire est en tous cas compétent pour l'accomplissement des actes d'administration (art. 1988, alinéa 1er, C. civ.). La notion d'actes d'administration doit toutefois, en ce qui concerne un navire, être interprétée largement. Le texte de loi en projet utilise en son paragraphe 1er le critère « tous les actes juridiques nécessaires à l'utilisation normale du navire ».

Il est expressément mentionné que l'armateur-gérant quirataire est, dans le cadre de son mandat normal, également compétent pour conclure des contrats d'affrètement, de transport et d'assurance et pour faire procéder à des réparations extraordinaires. La mention spécifique de ces deux catégories d'actes juridiques donne en même temps une indication générale de l'étendue de la compétence, en permettant de l'estimer également dans d'autres cas.

La constitution d'un fonds de limitation constitue également une mission normale ; à la lumière de la responsabilité des copropriétaires quirataires réglée à l'article 3.1.14, elle pourra même être considérée comme une obligation.

En ce qui concerne l'autorité sur l'équipage et la position du commandant, il est référé au livre 4 du Code belge de la Navigation et aux diverses lois sur le contrat de travail maritime, auxquelles la disposition commentée ici ne porte pas atteinte (étant entendu, pour être plus précis, que la compétence de recrutement et de licenciement de l'armateur-gérant quirataire est confirmée). La mention dans cette disposition est nécessaire pour préciser que les compétences en question appartiennent exclusivement – comme toujours, sauf clause contraire – à l'armateur-gérant quirataire, à l'exclusion des autres copropriétaires quirataires. Rien n'empêche toutefois que l'autorité patronale soit finalement attribuée par l'armateur-gérant quirataire à un affréteur coque nue, par exemple.

dat het werkgeversgezag door de quiraitair scheepsbeheerder uiteindelijk wordt toegekend aan bijv. een rompbevrachter. In de Belgische rederijpraktijk treedt de quiratair scheepsbeheerder ter zake niet zelf als werkgever op, maar vermeldt hij steeds "as agent" op te treden, met vermelding van de vertegenwoordigde. De ontworpen bepaling maakt duidelijk dat de quiratair scheepsbeheerder dergelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid normaliter bezit.

Dans la pratique belge de l'armement, l'armateur-gérant quirataire n'intervient pas lui-même comme employeur, mais mentionne toujours qu'il intervient « as agent » en indiquant le représenté. La disposition en projet clarifie le fait que l'armateur-gérant quirataire dispose normalement de cette compétence de représentation.

Werkzaamheden die worden opgelegd door de overheid of een erkende organisatie vallen uiteraard onder de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder. In geval van rompbevrachting zal de bevoegdheid tot aanstelling en ontslag van de kapitein van de quiratair scheepsbeheerder uiteraard moeten wijken voor de bevoegdheid ter zake van de rompbevrachter.

Les travaux imposés par l'autorité ou un organisme agréé ressortent évidemment de la compétence de l'armateur-gérant quirataire. Dans le cas d'un affrètement coque nue, la compétence de désignation et de licenciement du capitaine de l'armateur-gérant quirataire devra évidemment céder le pas à la compétence de l'affréteur coque nue.

De vertegenwoordigingsbevoegdheid in rechte bestaat ook onder de huidige Zeewet (art. 56) en onder buitenlandse wetgevingen. Uiteraard kan deze bevoegdheid alleen worden uitgeoefend m.b.t. aangelegenheden waarvoor de quiratair scheepsbeheerder materieel bevoegd is. Zoals i.v.m. de kapitein en de scheepsagent is een uitdrukkelijke bepaling opgenomen m.b.t. betekeningen.

La compétence de représentation en justice existe également dans la Loi Maritime actuelle (art. 56) et dans les législations étrangères. Cette compétence ne peut évidemment être exercée que dans les matières pour lesquelles l'armateur-gérant quirataire est matériellement compétent. Comme dans le cas du capitaine et de l'agent maritime, une disposition expresse est reprise concernant les significations.

In lijn met het gemeen recht (art. 1988 B.W.) is in paragraaf 2 bepaald dat de quiratair scheepsbeheerder voor daden van beschikking een uitdrukkelijk mandaat nodig heeft. Zoals uitgelegd geldt deze vereiste niet voor de rechtshandelingen die kunnen worden geacht onder paragraaf 1 te vallen. Wel valt hieronder de vervreemding of hypothekering van het schip. Er is geen aanleiding om, zoals in de Franse wetgeving, te bepalen dat de quiratair scheepsbeheerder het schip kan hypothekeren met toestemming van de scheepsmede-eigenaars die drie vierden van de waarde van het schip vertegenwoordigen. Niets belet de scheepsmede-eigenaars uiteraard om dergelijke specifieke regel contractueel overeen te komen. Evenmin is er een beletsel tegen contractuele afspraken waardoor de quiratair scheepsbeheerder onbevoegd wordt

Conformément au droit commun (art. 1988 C.civ.), le paragraphe 2 stipule que l'armateur-gérant quirataire doit avoir un mandat exprès pour les actes de disposition. Comme exposé, cette exigence ne vaut pas pour les actes juridiques pouvant être classés sous le paragraphe 1er, mais bien pour l'aliénation ou l'hypothèque du navire. Il n'y a pas lieu de stipuler, comme la législation française, que l'armateur-gérant quirataire puisse hypothéquer le navire avec le consentement des copropriétaires de navire représentant les trois quarts de la valeur du navire. Rien n'empêche évidemment les copropriétaires quirataires de convenir contractuellement d'une telle règle spécifique. Il n'y a pas non plus d'objection à des accords contractuels rendant l'armateur-gérant quirataire incompétent pour la conclusion de contrats d'affrètement de longue durée (p. ex. de 10 ou 20 ans). Mais il n'y a aucune nécessité d'inscrire déjà

verklaard voor het sluiten van langdurige bevrachtingsovereenkomsten (bijv. van 10 of 20 jaar). Maar er is geen noodzaak gebleken om dergelijke beperkingen reeds in te schrijven in het – weze het dan suppletief – wettelijk regime.

Teneinde het vlotte en efficiënte beheer van het schip te bevorderen, wordt in paragraaf 3 uitdrukkelijk bepaald dat de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder in geval van twijfel ruim moeten worden uitgelegd. Deze interpretatieregel betreft zowel de in de wet bepaalde bevoegdheden, de eventueel ter vervanging van het wettelijke regime contractueel vastgelegde bevoegdheden als de bevoegdheden eventueel toegekend in een uitdrukkelijk mandaat. Wat dit laatste betreft wordt afgeweken van de gemeenrechtelijke regel dat een uitdrukkelijk mandaat eng moet worden geïnterpreteerd (art. 1989 B.W.). Niets belet andermaal dat de ontworpen interpretatieregel zelf contractueel terzijde wordt gesteld.

In dezelfde geest is in paragraaf 4 bepaald dat contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder niet aan derden kunnen worden tegengeworpen, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt.. Elke derde moet er zonder naspeuringen in de scheepsregisters op kunnen vertrouwen dat een quiratair scheepsbeheerder de nodige handelingsbevoegdheid bezit. De enige uitzondering die – naar analogie met het vennootschapsrecht – moet gelden, is deze waarin de derde te kwader trouw is. Opdat de beperkingen toch tegenstelbaar zijn, volstaat het niet dat de scheepsmede-eigenaars aantonen dat de derde ten tijde van de handeling feitelijk van de beperking van de handelingsbevoegdheid van de scheepsbeheerder op de hoogte was. De ontworpen regeling verhindert uiteraard niet de interne werking van de overeengekomen beperkingen van de handelingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder.

Artikel 3.1.10. Verantwoordingsplicht

Deze bepaling kan worden beschouwd als een precisering van het Belgisch gemeen recht inzake lastgeving (zie inz. art. 1993 B.W.). De termen "stukken en gegevens" zijn gekozen om de

de pareilles limitations – ne fût-ce qu'à titre supplétif – dans le régime légal.

Afin de favoriser une gestion rapide et efficace du navire, le paragraphe 3 stipule expressément que les compétences de l'armateur-gérant quirataire doivent, en cas de doute, être largement interprétées. Cette règle d'interprétation se rapporte tant aux compétences prévues par la loi et aux compétences fixées contractuellement en remplacement du régime légal qu'aux compétences éventuellement accordées par un mandat exprès. Concernant ce dernier point, il est dérogé à la règle de droit commun selon laquelle un mandat exprès doit être interprété restrictivement (art. 1989 C. civ.). Rien n'empêche, à nouveau, d'écarter contractuellement la règle d'interprétation en projet.

Dans le même esprit, le paragraphe 4 stipule que les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire ne peuvent pas être opposées aux tiers, même lorsqu'elles ont été rendues publiques. Tout tiers doit, sans avoir à procéder à des recherches dans les registres navals, pouvoir croire que l'armateur-gérant quirataire possède la compétence d'agir nécessaire. La seule exception valable – par analogie au droit des sociétés – est celle où le tiers est de mauvaise foi. Pour que les limitations soient tout de même opposables, il ne suffit pas que les copropriétaires quirataires démontrent que le tiers était effectivement au courant de la limitation de la compétence d'agir du gérant de navire au moment des faits. La réglementation en projet n'empêche bien entendu pas l'action interne des limitations convenues de la compétence d'action de l'armateur-gérant quirataire.

Article 3.1.10. Obligation de rendre compte

Cette disposition peut être considérée comme une précision du droit commun belge sur le mandat (voir particulièrement l'art. 1993 C. civ.). Les termes « pièces et données » ont été choisis pour donner une

regeling een zo ruim mogelijk bereik te geven: ook elektronisch bijgehouden gegevens vallen eronder. De verantwoordingsplicht geldt t.a.v. alle scheepsmede-eigenaars.

Artikel 3.1.11. Beëindiging van de lastgeving

De in paragraaf 1 ontworpen regeling bevestigt het gemeen recht inzake lastgeving (art. 2003 B.W.). Anders dan in het vennootschapsrecht, waar de andersluidende regel zelfs van openbare orde is, kan de mogelijkheid tot herroeping *ad nutum* contractueel worden beperkt, en ter zake kunnen zelfs afspraken worden gemaakt in een arbeidsovereenkomst. Uiteraard doet de bepaling geen afbreuk aan de andere wijzen waarop lastgeving eindigt.

Het principe dat het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder een einde neemt wanneer de scheepsmede-eigendom tot een einde komt (paragraaf 2), lijkt evident, maar behoeft toch explicitering. I.v.m. de beëindiging van de scheepsmede-eigendom zij verwezen naar artikel 3.1.17.

Door de inschrijving van de herroeping of beëindiging van het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder wordt zij tegenstelbaar aan derden (paragraaf 3).

Artikel 3.1.12. Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder

De in deze bepaling voorziene mogelijkheid om een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder te benoemen heeft o.m. tot doel om de patstellingen te doorbreken die uit een staking van stemmen kunnen voortvloeien en het normale gebruik van het schip verhinderen.

Artikel 3.1.13. Kosten, winst en verlies

Deze bepaling formuleert een vanzelfsprekend principe dat ook in andere wetgevingen voorkomt. Er is geen aanleiding om regels op te nemen over het tijdstip waarop de winst moet worden afgerekend en verdeeld. Wat de bijdrage in de

portée aussi large que possible à la réglementation : les données conservées électroniquement y sont également comprises. Le devoir de justification s'impose vis-à-vis de tous les copropriétaires quirataires.

Article 3.1.11. Fin de mandat

La réglementation en projet au paragraphe 1er confirme le droit commun sur le mandat (art. 2003 C. civ.). Contrairement aux dispositions du droit des sociétés, où une règle contraire est même d'ordre public, la possibilité d'une révocation *ad nutum* peut être limitée contractuellement et en cette matière, des accords peuvent même être conclus dans un contrat de travail. Il est évident que la disposition ne porte pas atteinte aux autres causes de cessation du mandat.

Le principe selon lequel le mandat de l'armateur-gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété du navire se termine (paragraphe 2) paraît évident, mais doit tout de même être explicité. En ce qui concerne la fin de la copropriété du navire, il y a lieu de se référer à l'article 3.1.17.

L'inscription de la révocation ou de la fin du mandat de l'armateur gérant quirataire rend celles-ci opposables aux tiers (paragraphe 3).

Article 3.1.12. Nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire

La possibilité de nommer un armateur-gérant quirataire judiciaire prévue dans cette disposition a notamment pour but de sortir des impasses pouvant découler d'une l'égalité des voix et empêcher l'utilisation normale du navire.

Article 3.1.13. Frais, profit et perte

Cette disposition formule un principe évident que l'on retrouve également dans d'autres législations. Il n'y a pas lieu de reprendre de règles précisant le moment où les bénéfices doivent être portés en compte et partagés. En ce qui concerne la

kosten betreft, is in de ontworpen bepaling evenmin vastgesteld wanneer deze moet geschieden. Naar analogie met buitenlands recht kan in het algemeen worden gesteld dat de scheepsmede-eigenaars ook moeten bijdragen in uitgaven die nog moeten plaatsvinden. Het is echter onnodig om dit in de wettekst te expliciteren (vgl. overigens art. 1999 B.W.). Voorts komt het gebruikelijk voor dat de scheepsmede-eigenaars het nodige geld voorschieten; de quiraitair scheepsbeheerder kan steeds dergelijk voorschot opvorderen. Hieromtrent werd echter evenmin een uitdrukkelijke wetsbepaling opgenomen. Ook in dit verband kan in voorkomend geval worden teruggegrepen naar het redelijkheids- en billijkheidsbeginsel vervat in artikel 3.1.6.

contribution aux frais, la disposition en projet n'indique pas non plus le moment où celle-ci doit intervenir. Par analogie au droit étranger, on peut admettre en général que les copropriétaires quirataires doivent également contribuer dans les dépenses qui doivent encore avoir lieu. Il est toutefois inutile de l'expliciter dans un texte de loi (cf. d'ailleurs l'art. 1999 C. civ.). De plus, il est d'usage que les copropriétaires quirataires fassent l'avance d'argent nécessaire ; l'armateur-gérant quirataire peut toujours exiger une telle provision. Sur ce point non plus, aucune disposition expresse n'a toutefois été reprise. À cet égard, il est aussi possible de se référer le cas échéant au principe de raison et d'équité énoncé à l'article 3.1.6.

Artikel 3.1.14. Aansprakelijkheid van scheepsmede-eigenaars

Article 3.1.14. Responsabilité des copropriétaires quirataires

Op basis van een rechtsvergelijkende analyse door de Commissie Maritiem Recht is ervoor geopteerd om in het Belgisch Scheepvaartwetboek uit te gaan van een onbeperkte, maar niet-hoofdelijke aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars. Deze aansprakelijkheid is "onbeperkt" in de zin dat de scheepsmede-eigenaars – onder voorbehoud van de scheepvaartrechtelijke aansprakelijkheidsbeperking – mede instaan met hun persoonlijk vermogen. Zij zijn echter niet hoofdelijk aansprakelijk, zodat elke scheepsmede-eigenaar maar kan worden aangesproken tot beloop van zijn scheepsaandeel of -aandelen. Een scheepsmede-eigenaar die bijv. beschikt over één vierde van de scheepsaandelen, kan maar worden aangesproken voor één vierde van de betrokken schuld.

Sur la base d'une analyse comparative juridique effectuée par la Commission de Droit maritime, il a été décidé d'admettre dans le Code belge de la Navigation une responsabilité illimitée, mais non solidaire, des copropriétaires quirataires. Cette responsabilité est « illimitée », en ce sens que les copropriétaires quirataires répondent également avec leur patrimoine personnel, sous réserve de la limitation de responsabilité de droit de la navigation. Ils ne sont toutefois pas solidairement responsables, de sorte que tout copropriétaire quirataire ne peut être tenu qu'à concurrence de son ou de ses quirats. Un copropriétaire quirataire disposant, par exemple, d'un quart des quirats ne peut dès lors être tenu qu'à concurrence d'un quart de la dette en question.

Voor de gemaakte keuze zijn er verschillende redenen. De belangrijkste reden is uiteraard dat het wettelijke regime scheepsmede-eigendom zo aantrekkelijk mogelijk moet maken. Ten tweede is het klassieke verband tussen de hoofdelijkheid en het commercieel karakter van de scheepsmede-eigendom in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek minder relevant, nu het nieuwe wetboek niet alleen op commercieel geëxploiteerde schepen van toepassing is. Ten

Plusieurs motifs justifient ce choix. Le principal motif est évidemment le fait que le régime légal doit rendre la copropriété quirataire la plus attrayante possible. Deuxièmement, le lien classique entre la solidarité et le caractère commercial de la copropriété quirataire est moins pertinent dans le cadre du Code belge de la Navigation, le nouveau code n'étant pas uniquement applicable aux navires exploités commercialement. Troisièmement, il est de toute façon souhaitable d'avoir une réglementation

derde is hoe dan ook een eenvoudig toepasbare wettelijke regeling wenselijk; onderscheidingen zoals in de huidige Franse wetgeving zijn derhalve niet opportuun. Ten vierde blijft ook de hier toegelichte aansprakelijkheidsregeling van aanvullende aard: partijen mogen er vrij van afwijken. Medecontractanten van de scheepsmede-eigenaars kunnen dus zonder bezwaar hoofdelijkheid bedingen wanneer zij dat nodig achten, bijv. bij een scheepsfinanciering of een levering aan het schip. Ten slotte weze opgemerkt dat er geen aanleiding is om het voordeel van de niet-hoofdelijke aansprakelijkheid rechtstreeks of onrechtstreeks, afhankelijk te stellen van de inschrijving in de scheeps- en handelsregisters. Dergelijk onderscheid zou het rechtsregime alleen compliceren en derden in verwarring kunnen brengen; overigens bevat het Belgisch Scheepvaartwetboek voldoende andere aansporingen om de inschrijving van rechten te benaarstigen.

De ontworpen regeling geldt voor contractuele zowel als buitencontractuele aansprakelijkheid.

De tekst vestigt er uitdrukkelijk de aandacht op dat de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars onderworpen is aan de algemene materiële regels over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan. Het besproken "onbeperkte" karakter van de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars doet zoals vermeld geen afbreuk aan de algemene scheepvaartrechtelijke beperking van aansprakelijkheid waarop scheepseigenaars zich kunnen beroepen.

Artikel 3.1.15. Beschikking over scheepsaandelen

De hier bevestigde vrij beschikking over het scheepsaandeel strookt met het gemeen recht inzake mede-eigendom. Het is blijkbaar internationaal gangbaar dat een scheepsmede-eigenaar zijn scheepsaandeel kan verkopen of er anderszins over kan beschikken, bijv. door er een hypotheek op te vestigen. Niettegenstaande het nagenoeg volledige stilzwijgen van de Zeewet, is dit volgens een bepaalde strekking trouwens huidig Belgisch recht. In het Belgisch

légale facilement applicable ; des distinctions telles que celles qui figurent dans la législation française actuelle ne sont dès lors pas opportunes. Quatrièmement, il reste également le fait que les règles sur la responsabilité commentées ici sont de nature supplétive et que les parties sont libres d'y déroger. Les cocontractants des copropriétaires quirataires peuvent donc prévoir sans objection la solidarité s'ils la jugent nécessaire, par exemple lors d'un financement du navire ou d'une livraison au navire. Il faut enfin noter qu'il n'y a pas lieu de subordonner directement indirectement, l'avantage de la responsabilité non solidaire à l'inscription dans le registre naval et le registre de commerce. Pareille distinction ne ferait que compliquer le régime juridique et créer une confusion pour des tiers ; le Code belge de la Navigation contient d'ailleurs suffisamment d'autres incitations à encourager l'inscription de droits.

La réglementation en projet s'applique à la responsabilité tant contractuelle qu'extracontractuelle.

Le texte attire expressément l'attention sur le fait que la responsabilité des copropriétaires quirataires est soumise aux règles générales matérielles sur la responsabilité du propriétaire du navire et sa limitation. Le caractère « illimité » de la responsabilité des copropriétaires de navire abordé ne porte pas atteinte, comme il a été indiqué, à la limitation générale de responsabilité du droit de la navigation dont les propriétaires quirataires peuvent se prévaloir.

Article 3.1.15. Disposition des quirats

La libre disposition des quirats confirmée ici est conforme au droit commun en matière de copropriété. Il est semble-t-il internationalement admis qu'un copropriétaire quirataire peut vendre sa part dans le navire ou en disposer autrement, en l'hypothéquant par exemple. Ceci correspond d'ailleurs, nonobstant le silence quasi complet de la Loi Maritime, au droit belge actuel selon certains. Le Code belge de la Navigation ne prévoit pas de cadre légal à l'hypothèque d'un quirat et cette hypothèque

Scheepvaartwetboek wordt geen wettelijk raamwerk voor de hypothekering van een scheepsaandeel verschaft en wordt deze hypothekering dan ook niet mogelijk geacht. De tegenovergestelde oplossing stuit op het gevaar dat de schuldeiser van één enkele scheepsmede-eigenaar de verkoop van het schip zou kunnen uitlokken of de kredietfunctie van het schip als dusdanig zou aantasten. Het is onnodig uitdrukkelijk te bepalen dat op een scheepsaandeel geen scheepshypotheek kan worden gevestigd. Dit volgt immers reeds uit de limitatieve omschrijving van het voorwerp van de scheepshypotheek in artikel 2.5.25.

ne paraît dès lors pas possible. La solution inverse se heurte au danger de voir le créancier d'un seul copropriétaire quirataire provoquer la vente du navire ou ébranler la fonction de crédit du navire en tant que telle. Il est inutile de stipuler expressément qu'un quirat ne puisse être hypothéqué. Ceci résulte en effet déjà de la description limitative de l'objet de l'hypothèque sur navire à l'article 2.5.25.

Ook de hier toegelichte bepaling is van aanvullend recht. De scheepsmede-eigenaars kunnen hun samenwerking een *intuitu personae*-karakter verlenen door ook intrede en overdracht te onderwerpen aan voorwaarden, bijv. goedkeuring van de andere scheepsmede-eigenaars, of een meerderheid onder hen.

La disposition commentée ici est également de droit supplétif. Les copropriétaires quirataires peuvent donner à leur collaboration un caractère *intuitu personae* en soumettant également l'admission et la cession à des conditions telles que l'approbation des autres copropriétaires quirataires ou d'une majorité d'entre eux.

Door de ontworpen bepaling wordt er geen goedkeuring van de andere scheepsmede-eigenaars vereist voor de verkoop van een scheepsaandeel die kan leiden tot een wijziging van de nationaliteit van het schip. In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij de in artikel 3.1.5 opgenomen meerderheidsregel.

La disposition en projet n'exige pas l'approbation des autres copropriétaires quirataires pour la vente d'une part du navire pouvant entraîner un changement de nationalité du navire. À cet égard, il y a lieu de se référer au commentaire de la règle de la majorité reprise à l'article 3.1.5.

Artikel 3.1.16. Gedwongen overname van scheepsaandelen

Article 3.1.16. Reprise forcée des quirats

Deze bepaling is een herformulering van artikel 55 Zeewet, waarbij rekening is gehouden met de corresponderende regelingen in de Franse en de Nederlandse wetgevingen. De nieuwe regeling geldt niet alleen voor de ontslagen gezagvoerder, maar ook voor elk ontslagen bemanningslid en voor de quiratair scheepsbeheerder waarvan het mandaat werd beëindigd. Er is geen aanleiding om de suppletieve regeling ook te laten gelden voor het geval waarin de arbeidsovereenkomst van de gezagvoerder of het bemanningslid uit een andere oorzaak werd beëindigd (bijv. door het enkele verstrijken van de duurtijd ervan of door ontslag gegeven door de werknemer). Niets belet uiteraard dat dergelijke verruiming contractueel wordt overeengekomen.

Cette disposition constitue une reformulation de l'article 55 de la Loi Maritime, tenant compte des réglementations correspondantes des législations française et néerlandaise. La réglementation nouvelle ne s'applique pas uniquement au commandant licencié, mais également à tout membre de l'équipage licencié et à l'armateur-gérant quirataire dont le mandat a pris fin. Il n'y a pas lieu d'appliquer également la réglementation supplétive au cas où le contrat de travail du commandant ou du membre de l'équipage aurait pris fin pour un autre motif (p.. ex. par la simple expiration du terme ou par la démission donnée par le travailleur). Rien n'empêche évidemment que pareille extension ne soit convenue contractuellement.

Vergeleken met de huidige bepaling benadrukt de nieuwe tekst voorts dat de andere scheepsmede-eigenaars verplicht zijn de betrokken scheepsaandelen over te nemen. Indien slechts één van de overblijvende scheepsmede-eigenaars bereid is om de scheepsaandelen over te nemen, moet de scheepsmede-eigenaar waarvan de aanstelling is geëindigd daar genoegen mee nemen, op voorwaarde, uiteraard, dat de normale waarde wordt vergoed. De overdrager kan zich alleen tot de rechtbank wenden wanneer niemand bereid is om de aandelen vrijwillig over te nemen. De rechter zal de andere mede-eigenaars dan dwingen en de nadere modaliteiten bepalen. In geval van rechterlijke tussenkomst kan zo nodig uiteraard nog steeds een beroep worden gedaan op deskundigen. Dit dient echter niet uitdrukkelijk in de wet bepaald te worden.

Comparé à la disposition actuelle, le nouveau texte souligne par ailleurs que les autres copropriétaires quirataires sont tenus de reprendre les quirats en question. Si un seul des copropriétaires quirataires est disposé à reprendre des quirats, il faut que le copropriétaire quirataire dont la désignation est terminée s'en satisfasse, à la condition évidemment que la valeur normale soit indemnisée. Le cédant ne peut s'adresser au tribunal que lorsque personne n'est disposé à reprendre volontairement les quirats. Le juge contraindra alors les autres copropriétaires et fixera les modalités plus précises. En cas d'intervention judiciaire, il peut toujours, si nécessaire, être fait appel à des experts. Ceci ne doit toutefois pas être expressément prévu par la loi.

Artikel 3.1.17. Beëindiging van scheepsmede-eigendom

Article 3.1.17. Cessation de la copropriété quirataire

Het eerste geval waarin de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd, is de vrijwillige verkoop van het schip. Hiertoe kan slechts worden besloten met toepassing van de gewone meerderheidsregel neergelegd in artikel 3.1.5. Dit wijkt af van de huidige wettelijke regel die zegt dat de veiling van het schip slechts kan worden toegestaan op vordering van de eigenaars die samen de helft van alle scheepsaandelen vertegenwoordigen, tenzij bij geschrifte het tegendeel bedongen is (art. 57, derde lid Zeewet). Deze laatste regel was op zijn beurt een afwijking van het in artikel 815 B.W. neergelegde gemeen recht.

Le premier cas de cessation de la copropriété quirataire est la vente volontaire du navire. Elle ne peut être décidée qu'en appliquant la règle ordinaire de la majorité énoncée à l'article 3.1.5. Ceci s'écarte de la règle légale actuelle prévoyant que la licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire (art. 57, alinéa 3, Loi Maritime). Cette dernière règle était, à son tour, une dérogation au droit commun énoncé à l'article 815 C.civ.

Een rechterlijke tussenkomst is niet meer nodig. De individuele scheepsmede-eigenaar kan bovendien steeds overgaan tot verkoop van zijn eigen scheepsaandeel overeenkomstig artikel 3.1.15.

Une intervention judiciaire n'est plus nécessaire. Le copropriétaire quirataire individuel peut, en outre, toujours procéder à la vente de son propre quirat, conformément à l'article 3.1.15.

De mogelijkheid van een door de rechter bevolen verkoop blijft behouden voor het geval waarin het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd door de ernstige niet-nakoming door

La possibilité d'une vente ordonnée par le juge est maintenue dans le cas où l'utilisation normale du navire est empêchée de manière permanente à la suite d'un grave non-respect de ses obligations par un

een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of door andere ernstige omstandigheden.

autre copropriétaire quirataire ou à la suite d'autres circonstances graves.

In overeenstemming met huidig Belgisch recht en buitenlandse recht gaat scheepsmede-eigendom niet teniet door overlijden of faillissement van een scheepsmede-eigenaar, en evenmin door onbekwaamverklaring of kennelijk onvermogen. Scheepsmede-eigendom wordt normaal immers niet gekenmerkt door een *intuitus personae*. Opzegging of uitsluiting van een scheepsmede-eigenaar is evenmin denkbaar. Het accent ligt op de zakenrechtelijke mede-eigendomssituatie en het vennootschapskarakter blijft op de achtergrond waardoorer geen aanleiding is om dergelijke bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. In de plaats is, zoals uiteengezet, wel de wegens bijzondere omstandigheden rechterlijk bevolen verkoop mogelijk gemaakt.

Conformément au droit belge actuel et au droit étranger, la copropriété quirataire ne prend pas fin avec le décès ou la faillite d'un copropriétaire quirataire, ni à la suite d'une déclaration d'incapacité ou d'insolvabilité manifeste. En effet, la copropriété quirataire n'est normalement pas caractérisée par une *intuitus personae*. Le préavis ou l'exclusion d'un copropriétaire quirataire est tout autant impensable. Comme l'accent est mis en Belgique sur la situation de droit réel de la copropriété et que le caractère sociétal demeure fortement à l'arrière-plan, il n'y a pas lieu de reprendre une pareille disposition dans le Code belge de la Navigation. À sa place, et comme déjà exposé, la vente ordonnée judiciairement en raison de circonstances particulières est bien rendue possible.

De beëindiging van de scheepsmede-eigendom door tenietgaan van het schip en vereniging van alle scheepsaandelen in één hand is evident;

La cessation de la copropriété quirataire par la destruction du navire et par la réunion de tous les quirats en une seule main est évidente.

Artikel 3.1.18. Verjaring

De Zeewet bepaalt in verband met scheepsmede-eigendom geen enkele bijzondere verjaringstermijn. In de ontworpen regel wordt aangesloten bij de algemene optie om de scheepvaartrechtelijke verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek zoveel als mogelijk te harmoniseren tot twee jaar. Bij de formulering is o.m. rekening gehouden met artikel 26 van de wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst. Er is voorrang gegeven aan de wenselijkheid van consistentie doorheen het wetboek en van voorspelbaarheid en rechtszekerheid boven de voor bepaalde situaties mogelijk relevante overweging dat een langere termijn niet aanzet tot onmiddellijke rechtsprocedures en de verderzetting van de samenwerking meer kansen zou kunnen geven.

Article 3.1.18. Prescription

La Loi Maritime ne stipule aucun délai de prescription particulier se rapportant à la copropriété quirataire. La règle en projet se rattache à l'option générale visant à harmoniser autant que possible à deux ans les délais de prescription du droit de la navigation repris dans le Code belge de la Navigation. La formulation tient notamment compte de l'article 26 de la loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale. La priorité a été donnée au souci de cohérence dans l'ensemble du code et à la prévisibilité et à la sécurité juridique, plutôt qu'à la prise en considération du fait qu'un délai de prescription plus long pouvait s'avérer pertinent dans certaines situations en ne débouchant pas sur des procédures juridiques immédiates et en pouvant donner davantage de chances à une poursuite de la collaboration.

Hoofdstuk 2 – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

Chapitre 2 – Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Artikel 3.1.19. Andere regelgeving

Deze bepaling beoogt opheldering te brengen rond de verhouding tussen het specifieke scheepvaartrechtelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en enkele andere, verwante regelingen.

In paragraaf 1, 1° wordt duidelijk gemaakt dat de regeling geen afbreuk doet aan deze betreffende de scheepszekerheidsrechten (inbegrepen de aan door scheepsvoorrechten ondersteunde vorderingen inherente verhaalbaarheid op het schip) en het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag. Ook aan de bijzondere regels betreffende overheidsschepen wordt uiteraard geen afbreuk gedaan.

In paragraaf 1, 2° e.v. wordt erop geattendeerd dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ook enkele *leges speciales* zijn opgenomen. Het betreft o.m. de uit verdragsregelingen spruitende bepalingen betreffende milieu-aansprakelijkheid, opgenomen in boek 7 en deze betreffende het niet verlenen van hulp door de gezagvoerder. Het is evident dat deze bijzondere regelingen in geval van onverenigbaarheid voorrang hebben. Hetzelfde geldt uiteraard voor de regeling m.b.t. de globale beperking van aansprakelijkheid

In paragraaf 1, 3° wordt duidelijk gemaakt dat de door dit hoofdstuk geregelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar los staat van, en meteen cumulatief fungeert t.o.v. de eigen aansprakelijkheid van de bemanningsleden, de bevrachter en de vervoerder. In vele gevallen komt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar neer op een medegehoudenheid, die de schuldeiser tot zekerheid dient. In het hieronder besproken artikel 3.1.26 wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat het een aansprakelijkheid *in solidum* betreft.

In paragraaf 1, 5° wordt voorrang verleend aan de elders uitvoerig verantwoorde regeling van de passieflegitimatie inzake berging.

In paragraaf 1, 6° wordt verduidelijkt dat evenmin afbreuk wordt gedaan aan het gemeen recht m.b.t.

Article 3.1.19. Autre réglementation

Cette disposition entend apporter des éclaircissements autour de la relation entre le régime spécifique de droit de la navigation de la responsabilité du propriétaire de navire et quelques autres réglementations apparentées.

Le paragraphe 1er, 1°, précise que la réglementation ne porte pas atteinte à celle concernant les droits de sûretés sur navires (y compris la recouvrabilité inhérente aux créances soutenues par des privilèges sur le navire) ainsi que la saisie conservatoire et la saisie-exécution. Il n'est évidemment pas non plus porté atteinte aux règles particulières relatives aux navires publics.

Au paragraphe 1er, 2° et suivants, l'attention est tout d'abord attirée sur le fait que dans le Code belge de la Navigation, certaines *leges speciales* ont également été reprises concernant la responsabilité du propriétaire de navire. Il s'agit notamment des dispositions provenant de réglementations conventionnelles concernant la responsabilité environnementale, reprises au livre 7 et de celles relatives à la non-assistance par le commandant. Il est évident que ces réglementations particulières ont priorité en cas d'incompatibilité. Il en va naturellement de même pour la réglementation relative à la limitation de responsabilité globale.

Au paragraphe 1er, 3° il est clairement indiqué que la responsabilité du propriétaire de navire réglementée dans ce chapitre est totalement indépendante et en même temps fonctionne de manière cumulative vis-à-vis de la responsabilité propre des membres de l'équipage, de l'affréteur et du transporteur. Dans de nombreux cas, la responsabilité du propriétaire de navire se réduit à une co-obligation qui sert de garantie au créancier. L'article 3.1.26 abordé ci-dessous stipule expressément qu'il s'agit d'une responsabilité *in solidum*.

Au paragraphe 1er, 5°, priorité est donnée à la réglementation justifiée ailleurs dans le détail de la légitimation passive en matière de sauvetage.

Au paragraphe 1er, 6°, il est expliqué qu'il n'est nullement porté atteinte au droit commun en ce qui

de aansprakelijkheid van de aanstellers voor schade veroorzaakt door aangestelden. Dit is van belang omdat de hieronder opgenomen bepalingen de scheepseigenaar aansprakelijk verklaren voor daden van de gezagvoerder en aangestelden ook ingeval dezen niet zijn eigen aangestelden zijn, maar deze van bijv. een rompbevrachter. Door de ontworpen bepaling wordt duidelijk gemaakt dat de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen afbreuk doet aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller (in de meeste gevallen de rompbevrachter). De hieronder bepaalde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is m.a.w. niet exclusief. Hiermee wordt meteen een oude discussie uit de wereld geholpen. Doordat ook de aansteller zelf expliciet aansprakelijk blijft, wordt de aandacht niet exclusief gevestigd op de bijzondere (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

concerne la responsabilité des commettants pour le dommage provoqué par des préposés. Ce point est important parce que les dispositions reprises ci-dessous déclarent le propriétaire de navire responsable des actes du commandant et des préposés, également au cas où ceux-ci ne sont pas ses propres préposés mais, par exemple, ceux d'un affréteur coque nue. La disposition en projet fait clairement comprendre que la (co)responsabilité du propriétaire de navire ne porte pas atteinte à la responsabilité de droit commun du commettant (dans la plupart des cas, l'affréteur coque nue). La responsabilité du propriétaire de navire précisée ci-dessous n'est, en d'autres termes, pas exclusive, ce qui met directement fin à un très ancien débat. Du fait que le commettant lui-même reste explicitement responsable, l'attention n'est plus exclusivement portée sur la (co)responsabilité particulière du propriétaire de navire.

In paragraaf 1, 7° wordt verder gespecificeerd dat deze afdeling geen wijziging brengt in de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties. Dit is een verdere verfijning, uitwerking en actualisering van het reeds in artikel 46, § 2 en 3 van de Zeewet vertaalde principe dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen betrekking heeft op strafrechtelijke misdrijven. De ontworpen bepaling beoogt mede voorbehoud te maken omtrent de wettelijke bepalingen over de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen.

Le paragraphe 1er, 7°, précise encore que cette section n'apporte aucune modification aux dispositions concernant la responsabilité pénale des personnes juridiques, la responsabilité civile pour le paiement des amendes et les sanctions administratives. Il s'agit ici d'un nouveau raffinement, de l'élaboration et de l'actualisation du principe déjà traduit à l'article 46, §§ 2 et 3, de la Loi Maritime, selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire ne concerne pas les délits pénaux. La disposition en projet envisage également d'émettre des réserves concernant les dispositions légales sur la responsabilité pénale des personnes morales.

In 8° tot en met 11° wordt verduidelijkt dat deze afdeling geen afbreuk doet aan de algemene wetten voor de arbeidsregeling in de koopvaardij en zeevisserij. De reder blijft overeenkomstig deze wetten altijd verantwoordelijk voor de daden zijn personeelsleden.

Dans le point 8° jusqu'à 11° inclus, il est expliqué que cette section ne porte pas préjudice aux lois générales sur l'emploi dans la marine marchande et la pêche maritime. Conformément à ces lois, l'armateur maintient sa responsabilité pour les actes de ses membres du personnel.

In paragraaf 2 wordt duidelijk gemaakt dat de hier opgenomen aansprakelijkheidsregeling de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in

Le paragraphe 2 exprime clairement que la réglementation de responsabilité reprise ici maintient la loi du 10 février 2003 concernant la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes morales de droit public.

dienst van openbare rechtspersonen niet terzijde stelt.

Artikel 3.1.20. Afwijkende bedingen

De ontworpen bepaling bevestigt de huidige zienswijze dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zoals geregeld in artikel 46 van de Zeewet van aanvullend recht is. Voor zover het recht m.b.t. de desbetreffende contractvorm het toelaat, kan ook worden overeengekomen dat personen voor wie de scheepseigenaar conform de ontworpen bepalingen niet heeft in te staan, voor de toepassing ervan toch als zijn aangestelden worden beschouwd.

Artikel 3.1.19 betreffende de voorrang van andere relevante bepalingen kan echter niet contractueel terzijde worden gesteld. De bedoelde andere bepalingen spruiten deels uit verdragen en raken deels de openbare orde. Het feit dat ingevolge de ontworpen bepaling geen afbreuk kan worden gedaan aan artikel 3.1.19 impliceert echter niet dat de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aanstellers zelf niet meer contractueel moduleerbaar zou worden.

Evenmin kan worden afgeweken van de bescherming die aan de schuldeiser wordt geboden door artikel 3.1.22, § 1, 1°, a). Wanneer de kapitein verklaart op te treden voor een andere partij dan de scheepseigenaar, moet die partij meteen en duidelijk worden geïdentificeerd.

Artikel 3.1.21. Eigen daden

Vooraf weze opgemerkt dat de ontworpen en de onmiddellijk navolgende bepalingen berusten op een doelbewuste uitsplitsing van het huidige artikel 46 van de Zeewet in afzonderlijke wetsartikelen. Deze opdeling in artikelen beoogt het gebruiksgemak te bevorderen.

De algemene strekking van het ontworpen artikel is om de gelding te bevestigen van de eigen aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder, die analoog is aan deze welke zou voortvloeien uit het algemeen verbintenissenrecht en inz. uit het gemeen recht vervat in de artikelen 1382-1383 B.W.

Article 3.1.20. Clauses dérogatoires

La disposition en projet confirme le point de vue actuel selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire, telle que réglée à l'article 46 de la Loi Maritime, est de droit supplétif. Pour autant que le droit concernant la forme du contrat en question le permette, il peut également être convenu que des personnes pour lesquelles le propriétaire de navire n'est pas responsable conformément aux dispositions en projet peuvent, pour son application, malgré tout être considérées comme ses préposés.

L'article 3.1.19 concernant la priorité d'autres dispositions pertinentes ne peut cependant être écarté contractuellement. Les autres dispositions visées dérivent partiellement de conventions et touchent partiellement l'ordre public. Le fait que la disposition en projet ne peut porter atteinte à l'article 3.1.19 n'implique cependant pas que la responsabilité de droit commun des commettants ne serait elle-même plus modulable contractuellement.

Il ne peut pas non plus être dérogé à la protection offerte au créancier par l'article 3.1.22, § 1er, 1°, a). Lorsque le capitaine déclare intervenir pour une autre partie que le propriétaire de navire, cette partie doit aussitôt et clairement être identifiée.

Article 3.1.21. Propres faits

Il faut noter d'emblée que les dispositions en projet ainsi que celles qui suivront immédiatement reposent sur une ventilation délibérée de l'article 46 de la Loi Maritime actuel en articles de loi séparés. Cette division en articles a pour but de favoriser la commodité d'utilisation.

La tendance générale de l'article en projet est de confirmer la validité de la responsabilité du propriétaire de navire et de l'armateur, telle qu'elle découlerait du droit général des obligations et en particulier du droit commun énoncé dans les articles 1382 – 1383 C. civ.

De bepaling is in wezen slechts een bevestiging van artikel 46, § 1 van de Zeewet.

De bestaande wettekst werd echter enigszins herschreven.

Artikel 3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder

De ontworpen bepaling betreft de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de (contractuele) verbintenissen die uitdrukkelijk worden aangegaan door of voor de kapitein.

De bepaling herformuleert het principe vervat in het tweede zinsdeel van artikel 46, § 2 van de Zeewet.

De gewijzigde formulering houdt een weloverwogen en overigens minimale inperking van de naar huidig recht bestaande aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in. Uit het onderzoek door de Commissie Maritiem Recht blijkt dat het vigerende Belgische recht ten gronde niet gemakkelijk is te verantwoorden en op internationaal vlak alleszins een extreme positie inneemt. De essentie van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor contractuele verbintenissen en de corresponderende bescherming van de contractanten blijven hier desalniettemin behouden.

De nieuwe bepaling maakt, anders dan de Zeewet, een onderscheid tussen twee gevallen waarin de scheepseigenaar gebonden wordt:

1° de situatie waarin de kapitein zelf is opgetreden;

2° de situatie waarin een verbintenis is aangegaan door een derde die *uitdrukkelijk* verklaart "voor de kapitein" ("for the master") te handelen.

In andere gevallen kan de scheepseigenaar in redelijkheid niet worden aangesproken. Er wordt dus afgestapt van de in de huidige rechtspraak aanvaarde, maar ten gronde bezwaarlijk te verantwoorden en internationaal extreme regel dat inz. cognossementen steeds worden geacht door de kapitein te zijn afgegeven of door hem

La disposition n'est en fait qu'une confirmation de l'article 46, § 1er, de la Loi Maritime.

Le texte de loi existant a cependant été quelque peu réécrit.

Article 3.1.22. Obligations contractées par ou pour le commandant

La disposition en projet concerne la responsabilité du propriétaire de navire pour les obligations (contractuelles) qui sont expressément contractées par ou pour le capitaine.

La disposition reformule le principe énoncé à la deuxième partie de phrase de l'article 46, § 2, de la Loi Maritime.

La formulation modifiée contient une restriction réfléchie et au demeurant minime de la responsabilité du propriétaire de navire existante selon le droit actuel. Il ressort de l'étude faite par la Commission de Droit maritime que, sur le fond, le droit belge en vigueur n'est pas facile à justifier et occupe du point de vue international une position extrême. L'essence de la responsabilité du propriétaire de navire pour les obligations contractuelles ainsi que la protection qui en découle pour les contractants restent cependant maintenues.

La nouvelle disposition, à la différence de la Loi Maritime, établit une distinction entre deux cas dans lesquels le propriétaire de navire est tenu responsable :

1° la situation dans laquelle le capitaine est intervenu lui-même ;

2° la situation dans laquelle une obligation est contractée par un tiers qui déclare *expressément* agir « pour le capitaine » (« for the master »).

Dans les autres cas, le propriétaire de navire ne peut raisonnablement pas être tenu. L'on abandonne donc la règle, acceptée par la jurisprudence actuelle, mais difficilement justifiable sur le fond et extrême d'un point de vue international, qu'en matière de connaissements, ceux-ci sont toujours censés avoir été émis par le capitaine ou tacitement reconnus par

stilzwijgend te zijn erkend. Onder de nieuw ontworpen regel blijft de scheepseigenaar, ook wanneer hij niet als reder optreedt, dus door kapiteinscognossementen gebonden op voorwaarde dat deze *uitdrukkelijk* door of voor de kapitein zijn ondertekend.

In het algemeen weze benadrukt dat internationaal wordt verwacht dat omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid volledige duidelijkheid en transparantie heerst.

Deze internationale normering wettigt dat bij de afbakening van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt uitgegaan van de reële inhoud van de betrokken vervoersdocumenten en andere relevante akten.

Los van de andere in de ontworpen formulering besloten toepassingsvereisten (zoals het vereiste dat de kapitein in de uitoefening van zijn scheepsdienst moet hebben gehandeld – in welk verband ter duiding kan worden verwezen naar de omschrijving van de taken van de gezagvoerder in artikel 4.2.5), kan de scheepseigenaar in een vijftal typische gevallen aan mede-aansprakelijkheid ontsnappen.

Vooreerst is dit het geval wanneer de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, waarvan tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats wordt opgegeven. Deze uitzondering is gerechtvaardigd in het licht van het in artikel 3.1.20 bevestigde regel dat de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar van aanvullend recht is en geeft voorrang aan de contractuele werkelijkheid. De ontworpen formulering beschermt echter de schadelijder, die een alternatieve schuldenaar moet kunnen vinden. Het spreekt voor zich dat de verwijzing door de kapitein naar een andere mandant dan de scheepseigenaar te goeder trouw moet gebeuren. Zij moet m.a.w. beantwoorden aan een reële situatie. Is dat niet het geval, dan blijft de scheepseigenaar gebonden en loopt de kapitein bovendien het risico persoonlijke aansprakelijkheid op te lopen wegens zware fout..

Ten tweede is het denkbaar dat de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd handelde en dat

lui. Suivant la nouvelle règle en projet, le propriétaire de navire reste tenu, même dans les cas où il n'intervient pas comme armateur, par les connaissements de capitaine, à condition que ceux-ci soient signés *expressément* par ou pour le capitaine.

En général, il convient d'insister sur le fait qu'au plan international, une clarté et une transparence complètes sont attendues en matière de pouvoir de représentation.

Ces normes internationales justifient le fait que dans la délimitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le Code belge de la Navigation, le choix a été de partir du contenu réel des documents de transport en question et d'autres actes pertinents.

Indépendamment des autres exigences d'application décidées dans la formulation en projet (telle que l'exigence que le capitaine doit avoir agi dans l'exercice de son service du navire – à cet égard, on peut se référer, à titre d'explication, à la description des tâches du commandant dans l'article 4.2.5), le propriétaire de navire peut échapper à la coresponsabilité dans cinq cas typiques.

Tout d'abord, c'est le cas lorsque le capitaine déclare expressément intervenir pour une autre partie, dont le nom et le siège ou un domicile sont donnés en même temps. Cette exception est justifiée à la lumière de la règle confirmée à l'article 3.1.20 selon laquelle la responsabilité légale du propriétaire de navire est de droit supplétif et donne ainsi priorité à la réalité contractuelle. La formulation en projet protège cependant le préjudicié qui doit pouvoir trouver un débiteur alternatif. Il va de soi que le renvoi par le capitaine à un autre mandant que le propriétaire de navire doit se faire de bonne foi. Autrement dit, elle doit répondre à une situation réelle. Dans le cas contraire, le propriétaire de navire reste tenu et le capitaine courra en outre le risque d'une responsabilité personnelle pour faute grave..

Deuxièmement, il est envisageable que le propriétaire de navire prouve que le capitaine a agi

de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn. Het is gerechtvaardigd de bewijslast op de scheepseigenaar te leggen, want de wederpartij mag erop vertrouwen dat een kapitein die een rechtshandeling stelt, bevoegd is om daardoor de scheepseigenaar te verbinden.

Ten derde kan de scheepseigenaar bewijzen dat de persoon die *voor de kapitein* optrad onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde op de hoogte te zijn. Dit principe tempert de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar enigszins,. Anderzijds blijven de medecontractanten en inz. ook de derde-cognossementhouders goed beschermd: op de scheepseigenaar rust een dubbele bewijslast en de onbevoegdheid kan een derde-houder allicht erg zelden worden tegengeworpen. Een omkering van de bewijslast ten voordele van de scheepseigenaar zou te ver afwijken van het vigerende Belgische zeerecht. Wel mag worden verwacht dat de medecontractant zich, indien er redenen tot twijfel zijn, informeert over de ware toedracht i.v.m. het voorhanden zijn van vertegenwoordigingsbevoegdheid. Ook blijft hier overigens, zoals in het bestaande recht, het suppletief karakter van de wettelijke regeling spelen, zodat de scheepseigenaar de vertegenwoordigingsbevoegdheid in hoofde van bevrachters en verdere partijen in de contractketen desgewenst kan uitsluiten of beperken.

Ten vierde kan de scheepseigenaar steeds bewijzen dat de betrokken "voor de kapitein" aangegane 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 verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn. Dit criterium codificeert in zekere mate een bestaande zienswijze m.b.t. de uitgifte van expediteurscognossementen e.d. Een loutere latere correctie van een reeds bestaande, tussen dezelfde partijen tot stand gekomen verbintenis valt niet onder deze uitzondering. In dat geval is de nieuwe verbintenis niet "onverenigbaar" met de eerdere, maar wijzigt zij deze alleen maar. De

en dehors de sa compétence et que la partie adverse était au courant ou devait être au courant de cette incompétence. Il est légitime de placer la charge de la preuve sur le propriétaire de navire, car l'autre partie doit pouvoir légitimement supposer qu'un capitaine qui pose un acte est compétent pour engager le propriétaire de navire.

Troisièmement, le propriétaire de navire peut prouver que la personne qui est intervenue *pour le capitaine* a agi sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant ou devait être au courant de cette incompétence. Ce principe tempère quelque peu la responsabilité du propriétaire de navire. Par ailleurs, les cocontractants et, en particulier, également les tiers-porteurs des connaissements restent bien protégés : une double charge de la preuve repose sur le propriétaire de navire et il sera vraisemblablement très difficile d'opposer au tiers-porteur une absence de compétence. Un renversement de la charge de la preuve en faveur du propriétaire de navire serait trop éloigné du droit belge en vigueur. On peut cependant bien attendre du cocontractant, s'il existe des raisons de douter, qu'il s'informe sur les circonstances exactes concernant l'existence de la compétence de représentation. Ici également, comme dans le droit existant, le caractère supplétif de la réglementation légale continuera d'ailleurs à jouer, de sorte que le propriétaire de navire peut, le cas échéant, exclure ou limiter la compétence de représentation dans le chef des affréteurs ou d'autres parties dans la chaîne des contrats.

Quatrièmement, le propriétaire de navire peut toujours prouver que l'obligation en question contractée « pour le capitaine » 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 se devait de l'être. Ce critère codifie dans une certaine mesure un point de vue existant concernant l'émission de connaissements d'expéditeurs, etc. Une simple correction ultérieure d'une obligation préexistante, contractée entre les mêmes parties, ne tombe pas sous cette exception. En pareil cas, la nouvelle obligation n'est pas « incompatible » avec la précédente, mais ne fait que

term "onverenigbaar" moet dus in beperkende zin worden geïnterpreteerd.

Ten vijfde kan de scheepseigenaar steeds bewijzen dat noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was "of redelijkerwijze vermocht te zijn". Deze laatste formulering is doelbewust aangescherpt. Ook dit criterium kan relevant zijn t.a.v. een situatie van vervoer onder een expediteurscognossement of een aanverwant document, of bijv. ook nog t.a.v. een levering van goederen aan de zelfstandige exploitant van een horecagelegenheid of een kapsalon aan boord, of aan een zelfstandige scheepsdokter. Het gaat inz. om overeenkomsten die buiten de eigenlijke exploitatie van het schip tot stand komen.

De in paragraaf 1 ontworpen bepaling betreft in eerste instantie verbintenissen aangegaan door of voor een "kapitein". Hoewel andere gezagvoerders dan de kapitein traditioneel worden geacht niet over vertegenwoordigingsbevoegdheid te beschikken, kunnen zij, conform de praktijk en het elders toegelichte artikel 4.2.5, § 1, 4° in beperkte mate rechtshandelingen stellen voor rekening van andere partijen, naast de mogelijkheid om een gemeenrechtelijk mandaat uit te oefenen (zie art. 4.2.6, § 7). In het eerste geval geldt overeenkomstig de ontworpen paragraaf 2 dezelfde (mede-)gehoudenheid van de scheepseigenaar. In het tweede geval komt slechts een gemeenrechtelijke binding van de lasthebber tot stand. Er is echter geen aanleiding om in dat geval een algemene, wettelijke gehoudenheid van de scheepseigenaar in te voeren.

Paragraaf 2 beschermt de wederpartij tegen inadequate regelingen, bijv. wanneer het ene beding verklaart dat de eigenaar is vertegenwoordigd, en het andere dat een bevrachter is gehouden.

Dit artikel geldt voor alle kapiteins en gezagvoerders, ongeacht of zij optreden op basis van een arbeidsovereenkomst of niet.

modifier celle-ci. Le terme « incompatible » doit donc être interprété au sens restrictif.

Cinquièmement, le propriétaire de navire peut toujours prouver que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant « ou pouvaient raisonnablement être au courant » de l'obligation concernée. Cette dernière formulation a été volontairement affûtée. Ce critère peut également avoir son importance par rapport à une situation de transport sous un connaissement d'expéditeur ou un document similaire ou, par exemple, également à l'occasion d'une livraison de marchandises à l'exploitant indépendant d'un établissement de l'Horeca ou d'un salon de coiffure à bord ou à un médecin de bord indépendant. Il s'agit en particulier de contrats conclus en dehors de l'exploitation véritable du navire.

La disposition au paragraphe 1er en projet concerne en première instance les obligations contractées par ou pour un « capitaine ». Malgré le fait que d'autres commandants que le capitaine peuvent traditionnellement être censés ne pas disposer d'une compétence de représentation, ils peuvent – conformément à la pratique et à l'article 4.2.5, § 1er, 4°, discuté ailleurs – conclure dans une mesure limitée des actes juridiques pour le compte d'autres parties, outre la possibilité d'exercer un mandat de droit commun (voir art. 4.2.6, § 7). Dans le premier cas, la même (co-)obligation du propriétaire de navire est de mise, conformément au paragraphe 2 en projet. Dans le deuxième cas, il ne se produit qu'un lien de droit commun du mandataire. Il n'y a cependant pas lieu d'instaurer, dans ce cas, une obligation générale légale du propriétaire de navire.

Le paragraphe 2 protège la partie adverse de clauses inappropriées, p. ex. quand une clause stipule que le propriétaire est représenté, et l'autre qu'un affréteur est tenu.

Il est confirmé que l'article commenté ici vaut pour tous les capitaines et commandants, qu'ils interviennent sur la base d'un contrat d'engagement ou non.

Artikel 3.1.23. Daden van de gezagvoerder

Deze bepaling vestigt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van de gezagvoerder (of andere daden van de gezagvoerder die buitencontractuele aansprakelijkheid genereren). Ofschoon deze thans reeds bestaande aansprakelijkheidsregel de scheepseigenaar in wezen ook met een aanstellersaansprakelijkheid belast wanneer hij zelf *niet* de aansteller is, riep het behoud ervan tijdens de eerste consultatie geen controverse op, ook niet zijdens de reders.

Ingevolge het hierboven toegelichte artikel 3.1.19 geldt de ontworpen aansprakelijkheidsregel onverminderd de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller van de kapitein, ingeval deze aansteller een andere persoon is dan de scheepseigenaar. Deze aansteller zal in de regel zijn te kwalificeren als de "reder" in de zin van artikel 1.1.5, 2°. Gelet op de acceptatie van de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar tijdens de publieke consultaties en de nood aan maximale bescherming van de schadelijder, wordt ervoor geopteerd om de hier behandelde aansprakelijkheid niet te verleggen van de scheepseigenaar naar de reder (ongeacht of deze laatste scheepseigenaar is of niet).

De toegelichte bepaling is meer bepaald de overname van het eerste zinsdeel van artikel 46, § 2 van de Zeewet, dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor daden van de kapitein vestigt.

Vooreerst wordt ook hier geopteerd voor de omschrijving "onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend" i.p.v. het lapidaire "handelingen". De "verzuimen" worden niet speciaal in artikel 46, § 2 van de Zeewet vermeld, en worden ook hier niet overgenomen. Het spreekt echter voor zich dat het ontworpen artikel inhoudelijk ook de aansprakelijkheid wegens verzuimen viseert.

Een belangrijke wijziging is dat de ontworpen bepaling het heeft over de gezagvoerder en niet over de kapitein. De reden is dat het Belgisch Scheepvaartwetboek ook is bedoeld om te gelden

Artikel 3.1.23. Faits du commandant

Cette disposition fixe la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes du commandant (ou d'autres faits du commandant qui génèrent une responsabilité extracontractuelle). Même si cette règle de responsabilité qui existe déjà actuellement charge également le propriétaire de navire d'une responsabilité de commettant, y compris lorsqu'il n'est *pas* lui-même le commettant, son maintien n'a pas provoqué de controverses lors de la première consultation, pas même du côté des armateurs.

Suivant l'article 3.1.19 commenté ci-dessus, la règle de responsabilité en projet vaut indépendamment de la responsabilité de droit commun du commettant du capitaine, au cas où ce commettant est une autre personne que le propriétaire de navire. Ce commettant sera, en principe, qualifié d'« armateur » au sens de l'article 1.1.5, 2°. Au vu de l'acceptation de la (co)responsabilité du propriétaire de navire au cours des consultations publiques et de la nécessité d'une protection maximale du préjudicié, on choisit de ne pas déplacer la responsabilité traitée ici du propriétaire de navire vers l'armateur (que ce dernier soit propriétaire de navire ou non).

La disposition commentée est plus précisément la reprise de la première partie de phrase de l'article 46, § 2, de la Loi Maritime qui fixe la responsabilité du propriétaire de navire pour les faits du capitaine.

Tout d'abord, ici également, on opte pour la description « faits illicites [...] qui causent à autrui un dommage » au lieu du lapidaire « faits ». Les « fautes » ne sont pas mentionnées particulièrement à l'article 46, § 2, de la Loi Maritime et ne sont pas non plus reprises ici. Mais il va de soi que l'article en projet vise, sur le plan du contenu, également la responsabilité pour cause de faute.

Une modification importante réside dans le fait que la disposition en projet parle du commandant et non du capitaine. La raison est que le Code belge de la Navigation est également destinée à valoir pour des

voor schepen aan boord waarvan het gezag niet in handen is van een kapitein, maar van een andere soort gezagvoerder. Ook artikel 46 van de Zeewet geldt overigens reeds voor dergelijke vaartuigen, wat het gebruik van de term "kapitein" ongelukkig maakt. In het Belgisch Scheepvaartwetboek is het begrip gezagvoerder uitdrukkelijk gedefinieerd (art. 1.1.6, § 1, 1°).

Het in artikel 46, § 2 gebruikte woord "burgerlijk" wordt geschrapt. Dit aspect wordt opgevangen door het hierboven toegelichte artikel 3.1.19, § 1, 7°.

In principe is de scheepseigenaar ook aansprakelijk voor fouten die de kapitein pleegt bij het uitoefenen van zijn publiekrechtelijke taken. Bij die gelegenheid blijft de kapitein wezenlijk aangestelde van de eigenaar of reder, en komt de overheid *de facto* niet tussen. Een uitzondering geldt echter voor het niet verlenen van hulp als bedoeld in artikel 8, derde lid van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989, in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen onder artikel 7.2.12 resp. artikel 7.5.12.

Artikel 3.1.24. Daden van aangestelden

Deze bepaling is een herformulering, in een gewijzigde formulering, van de regel die thans vervat ligt in artikel 46, § 3 van de Zeewet. De nieuwe bepaling strekt er in wezen toe het bestaande recht te bevestigen, maar meteen ook om dit te preciseren.

Dat de scheepseigenaar aansprakelijkheid draagt voor de fouten van de bemanning en andere aangestelden, wordt als uitgangspunt bevestigd. Dit beschermt de derde-schadelijders, die in de persoon van de scheepseigenaar een gemakkelijk traceerbare en doorgaans solvabele debiteur vinden. Anders dan in een aantal andere landen, wordt de aansprakelijkheid in geval van rompbevrachting niet naar de rompbevrachter verschoven. Anderzijds doet de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aan de eigen, gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller – bijv. de rompbevrachter – geen afbreuk.

navires à bord desquels l'autorité n'est pas entre les mains d'un capitaine, mais d'une autre sorte de commandant. L'article 46 de la Loi Maritime vaut d'ailleurs également déjà pour de pareils bâtiments, ce qui rend malheureux l'emploi du terme « capitaine ». La notion de « commandant » est expressément définie dans le Code belge de la Navigation (art. 1.1.6, § 1er, 1°).

Le terme « civilement », employé dans l'article 46, § 2, est supprimé. Cet aspect est entendu dans l'article 3.1.19, § 1, 7°, commenté ci-dessus.

En principe, le propriétaire de navire est également responsable des fautes commises par le capitaine lors de l'exercice de ses fonctions de droit public. À cette occasion, le capitaine reste effectivement le préposé du propriétaire ou de l'armateur et l'autorité n'intervient pas *de facto*. Il existe toutefois une exception, à savoir la violation de l'obligation d'assistance, telle que visée à l'article 8, alinéa 3, de la Convention sur l'abordage de 1910 et à l'article 10.3 de la Convention d'assistance de 1989, reprise dans le Code belge de la Navigation à l'article 7.2.12 et à l'article 7.5.12.

Article 3.1.24. Faits des préposés

Cette disposition est la reprise, sous une formulation modifiée, de la règle qui figure actuellement à l'article 46, § 3 de la Loi Maritime. La nouvelle disposition tend en fait à confirmer le droit existant et, par la même occasion, à le préciser.

Le point de départ confirmé est le fait que le propriétaire de navire assume la responsabilité des fautes de l'équipage et des autres préposés. Ceci protège les tiers-préjudiciés qui trouvent en la personne du propriétaire de navire un débiteur facilement traçable et le plus souvent solvable. À la différence de plusieurs autres pays, la responsabilité en cas d'affrètement coque nue n'est pas déplacée vers l'affréteur coque nue. Par ailleurs, la (co)responsabilité du propriétaire de navire ne porte pas atteinte à la responsabilité personnelle, de droit commun, du commettant – par exemple, l'affréteur coque nue.

In paragraaf 1, 2° wordt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor andere aangestelden dan de in zijn dienst staande bemanningsleden gepreciseerd.

Deze aansprakelijkheid geldt m.n. voor "de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend".

De formulering maakt duidelijk dat de scheepseigenaar aansprakelijk blijft wanneer de aangestelde niet in zijn eigen dienst, maar in deze van de reder optreedt, zoals dat laatste begrip in artikel 1.1.5, 2° is gedefinieerd.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt meteen tot deze gevallen beperkt. Het moet m.a.w. gaan om aangestelden die daadwerkelijk, *rechtstreeks* in dienst van de scheepseigenaar of de reder werkzaam zijn. De aangestelden van door de scheepseigenaar of de reder gebezigde hulppersonen of door hem gecontracteerde dienstverleners of leveranciers – zoals een goederenbehandelaar, een scheepshersteller of een brandstoffen- of levensmiddelenleverancier – worden hier niet door gevat. Voor de daden van deze aangestelden blijft alleen de betrokken aansteller aansprakelijk.

Evenmin wordt beoogd de scheepseigenaar aansprakelijk te maken voor daden van aan boord ingescheepte militairen of van passagiers. Nog minder is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden gepleegd door aan boord werkzame zelfstandige exploitanten (bijv. de restaurateur of het kapsalon aan boord van een passagiersschip, en diens aangestelden, of de op zelfstandige basis werkzame scheepsdokter). Ingevolge het hierboven reeds toegelichte artikel 3.1.19 blijft echter het gemeen aansprakelijkheidsrecht toepassing vinden, waaronder de regels m.b.t. gelegenheidsaanstelling. De ontworpen bepaling impliceert evenmin aansprakelijkheid van de eigenaar of "reder" van een plezierjacht voor daden van zijn aan boord ingescheepte vrienden, tenzij die ook als "aangestelden" zouden zijn te beschouwen.

Le paragraphe 1er, 2°, précise la responsabilité du propriétaire de navire pour d'autres préposés que les membres d'équipage se trouvant à son service.

Cette responsabilité vaut notamment pour « les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage ».

La formulation montre clairement que le propriétaire de navire reste responsable lorsque le préposé n'intervient pas à son propre service, mais au service de l'armateur, selon la définition donnée à cette dernière notion à l'article 1.1.5, 2°.

La responsabilité du propriétaire de navire est en même temps limitée à ces cas. Autrement dit, il doit s'agir de préposés qui travaillent effectivement *directement* au service du propriétaire de navire ou de l'armateur. Les préposés du personnel aidant utilisé par le propriétaire de navire ou par l'armateur ou des prestataires de services ou des fournisseurs contractés par ses soins – tels qu'un manutentionnaire, un réparateur de navires ou un fournisseur de combustibles ou d'aliments – ne sont pas concernés. Pour les faits de ces préposés, seul le commettant concerné reste responsable.

Il n'a pas non plus été recherché de rendre le propriétaire de navire responsable des faits de militaires ou de passagers embarqués à bord. Le propriétaire de navire n'est pas non plus responsable des faits illicites commis par des exploitants indépendants travaillant à bord (par exemple, le restaurateur ou le salon de coiffure à bord d'un navire de croisière ainsi que les préposés de ceux-ci, ou encore le médecin de bord travaillant sur une base indépendante). Selon l'article 3.1.19, déjà commenté ci-dessus, le droit commun de la responsabilité reste toutefois applicable, en ce compris les règles concernant l'engagement occasionnel. La disposition en projet n'implique pas non plus la responsabilité du propriétaire ou de l'« armateur » d'un yacht de plaisance pour les faits de ses amis embarqués à bord, sauf le cas où ceux-ci devraient être considérés comme des « préposés ».

De nieuwe wettekst eist ook dat het moet gaan om onrechtmatige daden gesteld "in dienst van het schip". Daden van de betrokken aangestelden die niets te maken hebben met het gebruik of de exploitatie van het schip, bijv. een elders in de haven door een bemanningslid gepleegde diefstal, moeten buiten beschouwing blijven.

Of de daden van de betrokken aangestelden, naast de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, ook deze van de werkgever en/of deze van de gelegenheidsaansteller in het gedrang doen komen, moet worden uitgemaakt aan de hand van het gemeen aansprakelijkheidsrecht m.b.t. situaties van gelegenheidsaanstelling, dat ter zake echter niet vast gevestigd lijkt.

In paragraaf 2 wordt nader ingegaan op de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de verstrekkers van zgn. technisch-nautische diensten (loodsen, slepen en vast- en losmaken). De bepaling beoogt in wezen bestaand recht te bevestigen. De formulering is echter aangepast.

Vooreerst wordt, anders dan in artikel 46, § 3 van de Zeewet, niet meer uitsluitend over de loods gesproken, maar ook over de andere technisch-nautische dienstverleners. Een onderscheid ware immers moeilijk te verantwoorden.

Ten tweede werd gezocht naar een regeling die correct balanceert op de grenslijn tussen de federale en de gewestelijke bevoegdheid. De Gewesten zijn bevoegd voor de regelgeving betreffende het loodsen, wat o.m. impliceert dat zij de rechtspositie van de loods aan boord van het schip bepalen. Anderzijds behoort de regeling van de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, als regel van handels- en inz. zeerecht, tot de exclusieve bevoegdheid van de federale wetgever. Daarom wordt in de ontworpen regeling geopteerd voor een generieke regeling omtrent de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van technisch-nautische dienstverleners, die echter moet wijken voor eventuele andersluidende regelingen in de organieke regelgeving betreffende de betrokken individuele lokale dienstverleners, die ook de eigen aansprakelijkheid van deze dienstverleners

Le nouveau texte de loi exige également que les faits soient commis « au service du navire ». Les faits commis par les préposés concernés et qui n'ont rien à voir avec l'usage ou l'exploitation du navire, par exemple un vol commis par un membre de l'équipage ailleurs dans le port, n'entrent pas en considération.

La question de savoir si les faits des préposés concernés entraînent également, outre la responsabilité du propriétaire de navire, celle de l'employeur et/ou celle de celui qui engage quelqu'un occasionnellement, doit être étudiée à l'appui du droit commun de la responsabilité par rapport à des situations d'engagement occasionnel, droit qui ne paraît cependant pas établi de façon incontestable.

Le paragraphe 2 entre plus dans le détail au sujet de la responsabilité du propriétaire de navire pour les prestataires de services dits techniques nautiques (pilotage, remorquage et lamanage). La disposition tend en fait à confirmer le droit existant. La formulation a cependant été adaptée.

Premièrement, à la différence de ce que stipule l'article 46, § 3 de la Loi Maritime, il n'est plus seulement fait mention du pilote, mais également des autres fournisseurs de services techniques nautiques. En effet, une distinction serait difficile à justifier.

Deuxièmement, on a tenté de trouver une réglementation qui tienne compte correctement de la répartition entre compétences fédérales et compétences régionales. Les Régions sont compétentes pour la réglementation concernant le pilotage, ce qui implique notamment qu'elles précisent la position juridique du pilote à bord du navire. D'autre part, la réglementation de la (co)responsabilité du propriétaire de navire, comme règle de droit commercial et plus particulièrement de droit maritime, relève de la compétence exclusive du législateur fédéral. Pour cette raison, on a opté dans la réglementation en projet pour une réglementation générique concernant la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes de fournisseurs de services techniques nautiques, qui doit cependant s'effacer au profit d'éventuelles autres dispositions contraires figurant dans la réglementation organique concernant les fournisseurs de services individuels

en de betrokken personeelsleden kunnen regelen. Hierbij wordt niet beoogd een verkapt stelsel van concurrerende bevoegdheden in te voeren. Wel wordt gepoogd de uitoefening van de elkaar onvermijdelijk inhoudelijk rakende bevoegdheden goed te laten harmoniëren.

Voorts wordt in de ontworpen bepaling niet meer gesuggereerd dat de loods een aangestelde van de scheepseigenaar zou zijn.

In het tweede lid van paragraaf 2 wordt gespecificeerd dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ophoudt wanneer bijv. de sleepdienst of de loods de leiding van de operaties heeft. In de praktijk zal dit slechts uitzonderlijk voorkomen. Overigens moet in dit verband ook rekening worden gehouden met de regeling betreffende de aansprakelijkheid bij aanvaring.

Artikel 3.1.25. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht

Met het oog op de rechtszekerheid codificeert de ontworpen bepaling een thans reeds geldende zienswijze.

Artikel 3.1.26. Gehoudenheid *in solidum*

Met het oog op de bevordering van de rechtszekerheid expliciteert deze bepaling een bestaande, thans vrij algemeen aanvaarde regel. Hoewel de aansprakelijkheid *in solidum* als dusdanig een jurisprudentiële constructie is, wordt zij hier in een wettekst geconsacreerd. De betekenis ervan staat weliswaar niet volledig, maar toch voldoende vast, zodat geen nadere omschrijving noodzakelijk is. Het is niet wenselijk de contouren van de aansprakelijkheid *in solidum* in het Belgisch Scheepvaartwetboek te gaan (her)definiëren.

Artikel 3.1.27. Verhaalsrecht

Deze bepaling bevestigt eveneens een thans algemeen aangenomen, maar niet in de Zeewet geëxpliciteerde regel i.v.m. het regresrecht.

locaux concernés, et qui peuvent également régler la propre responsabilité de ces fournisseurs de services et des membres du personnel concernés. Dans ce contexte, l'objectif n'est pas d'introduire un système déguisé de compétences concurrentielles, mais de tenter d'harmoniser le mieux possible l'exercice de compétences qui se côtoient inévitablement sur le plan du contenu.

De plus, la disposition en projet ne suggère plus que le pilote serait un préposé du propriétaire de navire.

L'alinéa 2 du paragraphe 2 précise que la responsabilité du propriétaire de navire cesse lorsque, par exemple, le service de remorquage ou le pilote a la direction des opérations. Dans la pratique, cela ne se produira qu'exceptionnellement. D'ailleurs, il faut également, à cet égard, tenir compte de la réglementation concernant la responsabilité en cas d'abordage.

Article 3.1.25. Responsabilité après cession de propriété

Dans un souci de sécurité juridique, la disposition en projet codifie un point de vue déjà en vigueur à l'heure actuelle.

Article 3.1.26. Obligation *in solidum*

En vue de favoriser la sécurité juridique, cette disposition explicite une règle existante, assez généralement acceptée de nos jours. Même si la responsabilité *in solidum* constitue en tant que telle une construction jurisprudentielle, elle se trouve ici consacrée dans un texte de loi. Sa signification n'est certes pas entièrement établie, mais elle l'est certainement assez pour qu'une plus ample description ne soit pas nécessaire. Il n'est pas souhaitable de (re)définir les contours de la responsabilité *in solidum* dans le Code belge de la Navigation.

Article 3.1.27. Droit de recours

Cette disposition confirme également une règle concernant le droit de recours actuellement acceptée de façon générale, mais qui n'est pas explicitée dans la Loi Maritime.

Deze regel wordt echter uitgebreid in die zin dat de scheepseigenaar, naast de werkelijke schadeveroorzaker, ook steeds de reder kan aanspreken, in wiens handen per definitie de reële zeggenschap over het schip ligt (zie nogmaals art. 1.1.5, 2°). Deze oplossing is een verzachting, t.v.v. de scheepseigenaar, van de niet-opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van een – in andere landen nochtans gangbare – regel die de aansprakelijkheid in geval van rompbevrachting verschuift van de eigenaar naar de rompbevrachter. Onder het Belgisch Scheepvaartwetboek kan de derde zich, ook in geval van overdracht van het rederschap, steeds tot de geregistreerde eigenaar blijven wenden, maar deze laatste vindt in het wetboek een – zij het suppletief – regresrecht tegen de reder.

Hoofdstuk 3 – Scheepsagenten

Art. 3.1.28. Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen

Deze bepaling biedt een wetgevende oplossing voor een problematiek die sinds een arrest van het Hof van Cassatie van 20 december 1996 het voorwerp uitmaakt van rechtsgeleerd debat en onvrede in de rechtspraktijk. Na grondige afweging van alternatieven en overleg met de betrokken sectoren is gekozen voor een eerder minimale regeling, welke betekeningen e.d. bij de scheepsagent mogelijk maakt met akkoord van deze laatste. Een wettelijke verplichting voor de scheepsagent om gerechtelijke akten in ontvangst te nemen kan bezwaarlijk worden ingevoerd, o.m. wegens de diversiteit van de mogelijke rollen van agenten – waarvan er vaak verschillende optreden i.v.m. een en hetzelfde schip – en het feit dat vele scheepsagentuurcontracten het ontvangen van betekeningen *expressis verbis* uit het mandaat sluiten. De toegelichte bepaling herstelt de rechtszekerheid zonder evenwel in te grijpen in de thans gangbare praktijk. Er dient vanuit te worden gegaan dat de bedoelde verklaring geval per geval wordt gegeven en, eens gegeven, niet kan worden herroepen, zodat de gedane betekening geldig is en blijft.

Titel 2 – Zeevaart

Cette règle est cependant élargie en ce sens que le propriétaire de navire peut se retourner non seulement contre celui qui a véritablement causé le dommage, mais également contre l'armateur qui a, par définition, la véritable direction du navire entre les mains (voir à nouveau l'art. 1.1.5, 2°). Cette solution est une atténuation, en faveur du propriétaire de navire, de la non-reprise dans le Code belge de la Navigation d'une règle – pourtant d'application dans d'autres pays – qui, en cas d'affrètement coque nue, déplace la responsabilité du propriétaire vers l'affréteur coque nue. En vertu du Code belge de la Navigation, le tiers peut, même en cas de transfert de la gestion nautique, toujours continuer à s'adresser au propriétaire enregistré, mais ce dernier trouve dans le code un droit de recours – même s'il est supplétif – contre l'armateur.

Chapitre 3 - Agents maritimes

Art. 3.1.28. Significations, notifications et communications

Cette disposition offre une solution législative à une problématique qui fait l'objet, depuis un arrêt de la Cour de Cassation du 20 décembre 1996, du débat de la doctrine et de mécontentement dans la pratique du droit. Après mûre considération d'alternatives et concertation avec les secteurs concernés, il a été opté pour une réglementation plutôt minimale, qui permet des significations, etc. auprès de l'agent maritime avec l'accord de ce dernier. Une obligation légale pour l'agent maritime de prendre réception d'actes juridiques peut difficilement être introduite, notamment en raison de la diversité des rôles d'agents possibles – différents rôles se présentant souvent par rapport à un seul et même navire – et le fait que de nombreux contrats d'agence maritime excluent du mandat la réception de significations expressis verbis. La disposition commentée rétablit la sécurité juridique sans pour autant intervenir dans la pratique courante. Il faut partir du principe que la déclaration visée est donnée au cas par cas et est, une fois donnée, irrévocable, la signification émise étant et restant ainsi valable.

Titre 2 – Limitation générale

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Afdeling 1 – Maritieme vorderingen

In deze afdeling zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

De bepalingen van de artikelen 6, 8 en 9 van de wet van 30 januari 2012 werden verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

Krachtens richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen, moeten zeeschepen van 300 bruto ton of meer die de vlag voeren van een lidstaat van de Europese Unie of die een haven onder hun rechtsbevoegdheid aandoen een verzekering hebben. Deze verzekering werd verplicht om een gelijk concurrentievoorwaarden te waarborgen tussen de scheepseigenaars.

Afdeling 2 – Verontreiniging en wrakken

In deze afdeling zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet. De artikelen 8 en 9 van deze wet zijn verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving. Regels betreffende het WRC-Verdrag zijn toegevoegd. De redactie is gestroomlijnd met die van de volgende afdeling.

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Deze afdeling bevat de publiekrechtelijke bepalingen omtrent de verplichte aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee. De bepalingen berusten op artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag, de PAL-Richtsnoeren en de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen. De artikelen 8 en 9 van voornoemde

Chapitre 1 – Assurances obligatoires

Section 1 – Créances maritimes

Ont été intégrées dans cette section les dispositions de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes.

Les dispositions des articles 6, 8 et 9 de la loi du 30 janvier 2012 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

En vertu de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, les navires marins de 300 tonnages bruts ou plus qui battent pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne ou qui font escale dans un port relevant de leur juridiction, doivent être assurés. Cette assurance est obligatoire pour assurer des conditions équitables de concurrence entre les propriétaires des navires.

Section 2 – Pollution et épaves

Ont été intégrées dans cette section les dispositions de la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution. Les articles 8 et 9 de cette loi ont été traités dans le livre 8 relatif à la mise en application. Les règles relatives à la Convention WRC ont été ajoutées. La rédaction a été harmonisée avec celle de la section suivante.

Section 3 – Transport de passagers

Cette section comprend les dispositions de droit public concernant la responsabilité obligatoire des transporteurs de passagers par mer. Les dispositions reposent sur l'article 4 *bis* de la Convention PAL, les Directives PAL et la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident. Les articles 8 et 9 de la loi précitée ont été repris dans le livre 8 relatif à la mise en application.

wet zijn opgenomen in boek 8 betreffende de handhaving.

In artikel 3.2.22, § 2, wordt het voorbehoud dat België gemaakt heeft bij de ratificatie van het PAL-Verdrag in de nationale regelgeving opgenomen. Krachtens dit voorbehoud, dat ook op internationaal vlak werd aangeraden door IMO, is er een maximale verzekering van 340 miljoen rekeneenheden voor cruiseschepen. Dit maximumbedrag werd ingevoerd om de verzekering van cruiseschepen betaalbaar te houden.

Hoofdstuk 2 – Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 3.2.31. Begrippen

De in paragraaf 1 ontworpen begripsbepalingen zijn gedeeltelijk overgenomen uit artikel 1 van het LLMC-Verdrag. Zij moeten verdragsconform worden uitgelegd.

De definitie in paragraaf 1, 3° berust op artikel 6.5 van het LLMC-Verdrag. Zij is nader uitgewerkt om rekening te houden met schepen waarop het Scheepsmetingverdrag 1969 niet van toepassing is (inz. schepen met een lengte van minder dan 24 m).

De definitie onder paragraaf 1, 4° berust op artikel 7.2 van het LLMC-Verdrag. Hoewel deze definitie luidens de verdragstekst alleen geldt voor de toepassing van artikel 7 van het LLMC-Verdrag, is het wetgevingstechnisch verkieslijk om ze in het hier toegelichte artikel thuis te brengen.

De definitie onder paragraaf 1, 5° berust op artikel 8.1, eerste zin van het LLMC-Verdrag.

Paragraaf 2 berust op artikel 1.5 van het LLMC-Verdrag.

Artikel 3.2.32. Internationale en materiële toepassing

Dit artikel bepaalt vooreerst:

Dans l'article 3.2.22, § 2, la réserve que la Belgique a faite lors de la ratification de la Convention PAL, est reprise dans la règlementation nationale. En vertu de cette réserve, qui a également été recommandée au niveau international par l'OMI, une assurance maximale de 340 million est fixée en unités de compte pour les navires de croisière. Ce montant maximum a été introduit pour assurer la viabilité financière en matière d'assurances pour les navires de croisière.

Chapitre 2 – Limitation de responsabilité

Section 1 – Dispositions générales

Article 3.2.31. Notions

Les définitions au paragraphe 1er en projet ont été partiellement reprises de l'article 1er de la Convention LLMC. Elles doivent être interprétées dans un sens conforme à la convention.

La définition du paragraphe 1er, 3°, repose sur l'article 6.5 de la Convention LLMC. Elle est précisée pour tenir compte des navires sur lesquels la Convention de jaugeage de 1969 n'est pas d'application (en particulier les navires d'une longueur inférieure à 24 m).

La définition du paragraphe 1er, 4°, repose sur l'article 7.2 de la Convention LLMC. Même si, selon le texte de la convention, cette définition ne vaut que pour l'application de l'article 7 de la Convention LLMC, il est préférable, sur un plan légistique, de la replacer dans l'article commenté ici.

La définition au paragraphe 1er, 5°, repose sur l'article 8.1, première phrase de la Convention LLMC.
Le paragraphe 2 repose sur l'article 1.5 de la Convention LLMC.

Article 3.2.32. Application internationale et matérielle

Cet article fixe tout d'abord :

- de gevallen die volledig worden beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek, zonder dat het LLMC-Verdrag rechtstreeks toepassing vindt (paragrafen 1 en 2).

- de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die op overeenkomstige wijze moeten worden toegepast in combinatie met de rechtstreeks toepasselijke bepalingen van het LLMC-Verdrag, i.h.b. deze betreffende het procesrecht (paragraaf 3);

In de praktijk zal het merendeel van de beperkingszaken onder de laatst vermelde categorie vallen. Het principe van de 'overeenkomstige' toepassing betekent bijv. dat waar artikel 3.2.56, § 4 regelt wanneer de in de paragrafen 1 en 2 van dat artikel bepaalde rechtsgevolgen intreden, dit even goed geldt voor de gelijkluidende rechtsgevolgen bepaald in artikel 13 van het LLMC-Verdrag. Dezelfde uitlegging dringt zich op in analoge gevallen.

In paragraaf 1 worden de zaken bedoeld waarop artikel 15.3 van het LLMC-Verdrag de toepassing van het nationaal recht toelaat.

Paragraaf 2 beoogt te verzekeren dat het regime van het LLMC-Verdrag toepassing vindt op zeeschepen die niet onder het LLMC- Verdrag vallen. Hoewel het LLMC-Verdrag het zeeschip niet definieert, moet dat begrip bij de toepassing ervan verdragsautonoom worden uitgelegd. Door de ontworpen paragraaf wordt beoogd het LLMC-regime aanvullend toepassing te doen vinden op alle andere tuigen die als zeeschip zijn te beschouwen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Daaronder kunnen ook luchtkussenvaartuigen en drijvende platforms vallen, waarvoor het LLMC-Verdrag uit zichzelf niet geldt (art. 15.5). Een binnenschip in de zin van het CLNI-Verdrag 2012 valt sowieso onder dat laatste verdrag, en niet onder het LLMC-Verdrag.

De ontworpen paragraaf 4 berust ten dele op de artikelen 10.3 en 14 van het LLMC-Verdrag.

Behalve de bevestiging dat het nationaal procesrecht van toepassing is, dienen geen nadere nationale IPR-verwijzingsregels te worden

- les cas entièrement régis par le Code belge de la Navigation, sans que la Convention LLMC soit directement applicable (paragraphes 1er et 2).

- les dispositions du Code belge de la Navigation qui doivent être appliquées de manière conforme en combinaison avec les dispositions directement applicables de la Convention LLMC, en particulier celles relatives au droit procédural (paragraphe 3) ;

Dans la pratique, la majorité des limitations relèvent de cette dernière catégorie. Le principe d'application « par analogie » signifie p. ex. que là où l'article 3.2.56, § 4, régit lorsque les conséquences juridiques fixées aux paragraphes 1er et 2 de cet article surviennent, il en va de même pour les conséquences juridiques similaires fixées à l'article 13 de la Convention LLMC. Cette même interprétation s'impose dans des cas analogues.

Sont visées au paragraphe 1er les affaires sur lesquelles l'article 15.3 de la Convention LLMC autorise l'application du droit national.

Le paragraphe 2 a pour but d'assurer que le régime de la Convention LLMC s'applique aux navires de mer qui ne relèvent pas de la Convention LLMC. Bien que la Convention LLMC ne définisse pas la notion de « navire de mer », celle-ci doit être interprétée, lors de son application, dans un sens autonome propre à la convention. Le paragraphe en projet a pour but de rendre le régime LLMC également applicable à tous les autres engins devant être considérés comme des navires de mer au sens du Code belge de la Navigation. Peuvent également en relever les hydroglisseurs et plateformes flottantes, pour lesquels la Convention LLMC ne s'applique pas (art. 15.5). Un bateau de navigation intérieure au sens de la Convention CLNI 2012 relève quoi qu'il en soit de cette dernière convention, et non de la Convention LLMC.

Le paragraphe 4 en projet repose en partie sur les articles 10.3 et 14 de la Convention LLMC.

Sauf confirmation que le droit procédural national est d'application, il ne faut pas reprendre d'autres règles de conflit de DIP nationales. On peut éventuellement

opgenomen. Eventueel kan worden teruggevallen op de Rome I-Verordening en de Rome II-Verordening.

Artikel 3.2.33. Uitlegging

In overeenstemming met een algemene in het Belgisch Scheepvaartwetboek genomen optie wordt bepaald dat de ontworpen wetsbepalingen verdragsconform moeten worden uitgelegd. De ontworpen bepaling attendeert meteen op de verdragsrechtelijke herkomst van een groot aantal bepalingen van dit hoofdstuk.

Artikel 3.2.34. Andere regelgeving

Paragraaf 1 bevestigt de rechtstreekse toepasselijkheid van het LLMC-Verdrag. Ingevolge artikel 3.2.32, § 3 moet het verdrag in combinatie met een aantal bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden toegepast.

Paragraaf 2 bepaalt uitdrukkelijk dat het LLMC-Verdrag niet behoort te worden toegepast op binnenschepen. De bepaling strookt met artikel 15.2, a. van het LLMC-Verdrag.

Artikel 3.2.35. Kleine schepen

Deze bepaling berust op artikel 15.2, b. van het LLMC-Verdrag.

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Artikel 3.2.36. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen

Deze bepaling berust op artikel 1.1, 1.4 en 1.6 van het LLMC-Verdrag. Andermaal werd de Nederlandse vertaling licht gereviseerd.

Artikel 3.2.37. Niet-erkenning van aansprakelijkheid

Deze bepaling berust op artikel 1.7 van het LLMC-Verdrag.

Artikel 3.2.38. Vorderingen vatbaar voor beperking

Deze bepaling berust op artikel 2 van het LLMC-Verdrag.

retomber sur le Règlement Rome I et le Règlement Rome II.

Article 3.2.33. Interprétation

Conformément à une option généralement adoptée dans le Code belge de la Navigation, il est stipulé que les dispositions de loi en projet doivent être interprétées dans un sens conforme à la convention. La disposition en projet attire d'emblée l'attention sur le fait qu'un grand nombre de dispositions de ce chapitre proviennent de la convention.

Article 3.2.34. Autre réglementation

Le paragraphe 1er confirme l'applicabilité directe de la Convention LLMC. En vertu de l'article 3.2.32, § 3, la convention doit être appliquée en combinaison avec plusieurs dispositions du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 2 stipule expressément que la Convention LLMC ne doit être appliquée aux bateaux de navigation intérieure. La disposition correspond à l'article 15.2, a. de la Convention LLMC.

Article 3.2.35. Petits navires

Cette disposition repose sur l'article 15.2, b. de la Convention LLMC.

Section 2 – Le droit à la limitation

Article 3.2.36. Personnes en droit de limiter leur responsabilité

Cette disposition repose sur les articles 1.1, 1.4 et 1.6 de la Convention LLMC. La traduction néerlandaise a été légèrement révisée.

Article 3.2.37. Non-reconnaissance de responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 1.7 de la Convention LLMC.

Article 3.2.38. Créances soumises à la limitation

Cette disposition repose sur l'article 2 de la Convention LLMC.

De vorderingen betreffende het wegruimen van wrakken en ladingen zijn niet vermeld. Bij de toetreding tot het LLMC-Verdrag had België deze vorderingen overeenkomstig artikel 18.1, a) van dat verdrag van beperking uitgesloten. Thans geldt het volgende Belgische voorbehoud:

Overeenkomstig artikel 18, paragraaf 1, (a) van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, behoudt het Koninkrijk België zich het recht voor de toepassing van de leden (d) en (e) van paragraaf 1 van artikel 2 van het Verdrag van 1976, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, uit te sluiten.

Zoals uiteengezet in de toelichting bij de onderdelen van het wetboek betreffende de wrakkenruiming, wordt ervoor geopteerd elk recht op beperking voortaan uit te sluiten.

Artikel 3.2.39. Vorderingen uitgesloten van beperking

Deze bepaling berust op artikel 3 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd. Ook hier werd de Nederlandse vertaling enigszins opgeschoond.

De formulering van het 2° beoogt de verdragstekst te verruimen zodat lacunes tussen het LLMC-Verdrag en het CLC-Verdrag worden gedicht.

Artikel 3.2.40. Gedragingen die de beperking opheffen

Deze bepaling berust op artikel 4 van het LLMC-Verdrag.

Artikel 3.2.41. Verrekening van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 5 van het LLMC-Verdrag, met een lichte herformulering geïnspireerd door de corresponderende Nederlandse bepaling van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 3 – Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 3.2.42. Algemene grenzen

Les créances relatives à l'enlèvement des épaves et aux cargaisons ne sont pas mentionnées. Lors de l'adhésion à la Convention LLMC, la Belgique les avait, conformément à l'article 18.1, a) de cette convention exclues de limitation. La réserve belge suivante est aujourd'hui d'application :

Conformément à l'article 18, paragraphe 1er, (a) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996, le Royaume de Belgique se réserve le droit dexclure l'application des alinéas (d) et (e) du paragraphe 1er de l'article 2 de la Convention de 1976, telle que modifiée par le Protocole de 1996.

Comme exposé dans le commentaire dans les parties du code relatives à l'enlèvement des épaves, on choisit d'exclure dorénavant tout droit de limitation.

Article 3.2.39. Créances exclues de la limitation

Cette disposition repose sur l'article 3 de la Convention LLMC, telle que modifiée. Ici aussi, la traduction néerlandaise a été quelque peu remaniée.

La formulation du 2° vise à élargir le texte de la convention afin de combler les lacunes entre la Convention LLMC et la Convention CLC.

Article 3.2.40. Conduite supprimant la limitation

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Convention LLMC.

Article 3.2.41. Compensation des créances

Cette disposition repose sur l'article 5 de la Convention LLMC, avec une légère reformulation inspirée de la disposition néerlandaise correspondante de la Convention CLNI 2012.

Section 3 – Limites de responsabilité

Article 3.2.42. Limites générales

Deze bepaling berust op artikel 6 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd door het LLMC-Protocol 1996. De wijzigingen doorgevoerd bij IMO-resolutie LEG.5(99) van 19 april 2012 werden in de tekst verwerkt.

Ook de in paragraaf 2 opgenomen regeling is een toevoeging aan het regime van het LLMC-Verdrag.

Wat betreft de nationale voorrangsregeling m.b.t. vorderingen wegens beschadiging van waterweg- en haveninfrastructuur die mogelijk wordt gemaakt door artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag, is hier geen bepaling opgenomen, omdat deze kwestie wordt overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

Wat betreft de berekening t.a.v. sleep- en duwvaart wordt geen wijziging van het vigerende recht beoogd.

Artikel 3.2.43. Grens voor vorderingen van passagiers

Deze bepaling berust op artikel 7.1 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd. De begripsomschrijving vervat in artikel 7.2 van het LLMC-Verdrag is geïntegreerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.32, § 1, 4°.

Artikel 3.2.44. Omrekening van rekeneenheden

Deze bepaling berust op artikel 8.1 LLMC. De eerste zin van deze laatste bepaling is ingewerkt in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.31, § 1, 5°.

Artikel 3.2.45. Samenloop van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 9 van het LLMC-Verdrag.

Afdeling 4 – Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Artikel 3.2.46. Inroeping

Het eerste lid van deze bepaling berust op artikel 10.1, eerste zin van het LLMC-Verdrag. Een gelijkaardige wettelijke explicitering van het recht

Cette disposition repose sur l'article 6 de la Convention LLMC, telle que modifiée par le Protocole LLMC 1996. Les modifications apportées par la résolution LEG.5(99) de l'OMI du 19 avril 2012 ont été traitées dans le texte.

La réglementation reprise au paragraphe 2 constitue également un ajout au régime de la Convention LLMC.

En ce qui concerne les règles nationales en matière de priorité dont les créances pour dommages à l'infrastructure des voies d'eau et des ports peuvent bénéficier en raison de l'article 6.3 de la Convention LLMC, aucune disposition n'en a été reprise ici parce que cette question est laissée aux législateurs régionaux.

En ce qui concerne le calcul relatif à la navigation des remorqueurs et pousseurs, aucune modification du droit en vigueur n'est envisagée.

Article 3.2.43. Limite applicable aux créances des passagers

Cette disposition repose sur l'article 7.1 de la Convention LLMC, telle que modifiée. La définition contenue à l'article 7.2 de la Convention LLMC a été intégrée à l'article 3.2.32, § 1er, 4°, déjà commenté ci-dessus.

Article 3.2.44. Conversion des unités de compte

Cette disposition repose sur l'article 8.1 de la Convention LLMC. La première phrase de cette dernière disposition a été intégrée à l'article 3.2.31, § 1er, 5°, déjà commenté ci-dessus.

Article 3.2.45. Concours de créances

Cette disposition repose sur l'article 9 de la Convention LLMC.

Section 4 – Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Article 3.2.46. Invocation

Le premier alinéa de cette disposition repose sur l'article 10.1, première phrase de la Convention LLMC. Une explicitation légale analogue du droit d'invoquer la limitation de la responsabilité comme

om de aansprakelijkheidsbeperking louter bij wijze van verweer in te roepen komt o.m. voor in Duitsland en in Noorwegen.

Er is niet geopteerd voor de invoering van een recht voor de schuldeisers om fondsvorming te eisen. Van dergelijke regeling werd in het buitenland vooralsnog geen voorbeeld aangetroffen.

Het tweede lid bevestigt duidelijkheidshalve een regel die reeds in de Belgische rechtspraak en rechtsleer wordt aanvaard en is mede geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 5(b) (welke deel uitmaakt van de *Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law* uit 2008). Deze wetgevende explicitering bevordert eveneens de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

Artikel 3.2.47. Rechtsgevolgen

De bepaling onder 1° is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 4(b).

De bepaling onder 2° vormt de overname in de interne wetgeving van artikel 10.2 van het LLMC-Verdrag, luidens welke de bepaling van artikel 12 van het verdrag, o.m. omtrent de evenredige verdeling van het fonds onder de schuldeisers en de subrogatie van de schuldenaar in de rechten van de reeds betaalde schuldeisers, van overeenkomstige toepassing zijn op het geval waarin de aansprakelijkheidsbeperking wordt ingeroepen zonder fondsvorming.

Artikel 3.2.48. Veroordeling en interest

Deze bepaling betreft de vraag welke veroordeling een schuldeiser kan bekomen in een procedure ten gronde waarin de aansprakelijkheidsbeperking als verweer wordt ingeroepen.

Wanneer de verweerder geen beperkingsfonds heeft gevormd, maar de beperking louter bij wijze van verweer inroept, zal de rechter vooreerst de gegrondheid van de vordering onderzoeken en desgevallend vaststellen. Voor zover het beroep op de beperking gegrond wordt verklaard, kan de rechter evenwel enkel een veroordeling uitspreken voor het gelimiteerde bedrag. De rechterlijke

simple moyen de défense existe notamment en Allemagne et en Norvège.

Il n'a pas été opté pour l'introduction d'un droit pour les créanciers d'exiger la constitution du fonds. Aucun exemple d'une telle réglementation n'a encore pu être retrouvé à l'étranger jusqu'à présent.

Par souci de clarté, l'alinéa 2 confirme une règle déjà acceptée dans la jurisprudence et la doctrine belges et en partie inspirée par la ligne directrice 5(b) du CMI (qui fait partie des *Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law* de 2008). Cette explicitation législative favorise également la clarté et la sécurité juridique.

Article 3.2.47. Effets juridiques

La disposition au point 1° est basée sur la ligne directrice 4(b) du CMI.

La disposition au point 2° constitue la reprise dans la législation interne de l'article 10.2 de la Convention LLMC, selon lequel, si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, la disposition de l'art. 12 de la convention, notamment concernant la répartition proportionnelle du fonds entre les créanciers et la subrogation du débiteur dans les droits des créanciers déjà payés, s'appliquent à l'avenant.

Article 3.2.48. Condamnation et intérêts

Cette disposition concerne la question de savoir quelle condamnation un créancier peut obtenir dans une procédure sur le fond où la limitation de responsabilité est invoquée comme moyen de défense.
Lorsque le défendeur n'a pas constitué de fonds de limitation, mais qu'il invoque la limitation simplement comme moyen de défense, le juge examinera tout d'abord le bien-fondé de la demande et le constatera le cas échéant. Pour autant que le recours à la limitation soit déclaré fondé, le juge ne peut cependant prononcer de condamnation que pour le montant limité. La décision de justice quant à l'ampleur et au bien-fondé de la demande du

uitspraak omtrent de omvang en de gegrondheid van zijn vordering kan de schuldeiser van nut zijn indien vervolgens alsnog een beperkingsfonds zou worden gevormd.

Bij de formulering is rekening gehouden met CMI-Richtsnoer 4(a).

De regel m.b.t. de interesten opgenomen in het tweede lid bevestigt een vigerende zienswijze. Het eerder omslachtig uitgedrukte begrip "de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid" werd verkozen om aan te sluiten bij formuleringen in het LLMC-Verdrag (zie inz. art. 11.1).

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Artikel 3.2.49. Het beperkingsfonds

Dit artikel is de overname van artikel 11 van het LLMC-Verdrag, waarin de basisprincipes rond de fondsvorming beschreven zijn. De indeling van de bepalingen is enigszins aangepast om een meer overzichtelijk geheel en inz. een logische samenhang met de nationale proceduregelen te bekomen.

Uit de algemene formulering van paragraaf 1 – welke is gebaseerd op artikel 11.1 van het LLMC-Verdrag – mag uiteraard niet worden afgeleid dat ook voor buiten het LLMC-Verdrag of de bepalingen van dit hoofdstuk liggende gevallen toch de vorming van een beperkingsfonds mogelijk wordt gemaakt.

Inz. wordt in paragraaf 2 verduidelijkt dat een rechterlijke tussenkomst vereist is om de fondsvormingsprocedure te openen. Deze procedure wordt nader geregeld in de hieronder volgende artikelen.

Een beperkingsfonds kan niet enkel worden gevormd door een storting in speciën, maar tevens door middel van een zekerheid of garantie. De desbetreffende paragraaf 4 berust in wezen op corresponderende bepaling in het LLMC-Verdrag (art. 11.2).

créancier peut être utile à ce dernier si, par la suite, un fonds de limitation se trouvait encore constitué.

La formulation tient compte de la ligne directrice 4(a) du CMI.

La règle relative aux intérêts reprise à l'alinéa 2 confirme un point de vue en vigueur. La formulation plutôt tarabiscotée « l'événement donnant naissance à responsabilité » a été choisie pour correspondre à la formulation utilisée dans la Convention LLMC (voir en particulier l'art. 11.1).

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution d'un fonds

Article 3.2.49. Le fonds de limitation

Cet article est la reprise de l'article 11 de la Convention LLMC, qui décrit les principes de base concernant la constitution du fonds. La répartition des dispositions a été quelque peu adaptée pour obtenir un ensemble plus aisément lisible et en particulier une cohérence logique par rapport aux règles nationales de procédure.

La formulation générale du paragraphe 1er – basée sur l'article 11.1 de la Convention LLMC – ne permet bien entendu pas de déduire que la constitution d'un fonds de limitation serait également possible pour les cas qui se situent en dehors de la Convention LLMC ou les dispositions de ce chapitre.

En particulier, le paragraphe 2 précise clairement qu'une intervention judiciaire est requise pour ouvrir la procédure de constitution du fonds. Cette procédure est ensuite réglementée dans les articles qui suivent.

Un fonds de limitation peut être constitué non seulement par un versement en espèces, mais également au moyen d'une sûreté ou d'une garantie. Le paragraphe 4 en question repose pour l'essentiel sur la disposition correspondante de la Convention LLMC (art. 11.2).

Zowel bankgaranties als andere vormen van financiële zekerheid, zoals bijvoorbeeld een verzekeraarsgarantie, komen in aanmerking. Daarbij is uiteraard wel van belang dat, wanneer de garantie wordt aangesproken, de fondsen effectief beschikbaar zijn, zonder dat de schuldeisers gedwongen zijn om tegen de steller van de garantie langdurige en dure processen te voeren. Daarom dient de voorzitter, aan de hand van de in paragraaf 4, eerste tot derde lid, in essentie reeds in het LLMC-Verdrag (art. 11.2) neergelegde criteria te beoordelen of de door de fondssteller aangeboden zekerheid aanvaardbaar is, wat in hoofdzaak neerkomt op een inschatting of de schuldeisers zonder onredelijke moeite de gegarandeerde fondsen zullen kunnen bekomen.

Wanneer het beperkingsfonds gevormd wordt door middel van een zekerheid, wordt er slechts betaald op het ogenblik dat de zekerheid wordt aangesproken. De fondssteller dient derhalve interesten te betalen vanaf de datum van het schadegeval tot aan de datum waarop de zekerheid zal worden aangesproken. Daarom dient de zekerheid niet enkel het beperkingsbedrag te dekken, maar ook, op grond van het ontworpen derde lid, een provisie voor de interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur. Blijkt deze provisie in de loop van de procedure ontoereikend te zijn, dan voorziet artikel 3.2.62 in de mogelijkheid om een bijkomende zekerheid te bekomen.

In het vierde lid is de thans reeds toepasselijke regel van artikel 2042 B.W. overgenomen.

Het vijfde en laatste lid is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 11(c) en (d).

Vooralsnog is niet geopteerd voor de invoering van een regeling m.b.t. de erkenning van banken.

Paragraaf 5 berust op artikel 11.1, laatste zin van het LLMC-Verdrag.

De ontworpen paragraaf 7 is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 18(b).

De in paragraaf 8 opgenomen, vrij evidente regel berust op CMI-Richtsnoer 9(c).

Aussi bien les garanties bancaires que les autres formes de sûreté financière, comme une garantie d'assureur, entrent en considération. Dans ce contexte, il importe bien entendu que lorsque la garantie est sollicitée, les fonds soient effectivement disponibles, sans que les créanciers soient contraints d'intenter contre le garant des procédures longues et coûteuses. C'est pourquoi le président doit juger, à l'aide des critères énoncés au paragraphe 4, alinéas 1er à 3, et qui pour l'essentiel figuraient déjà dans la Convention LLMC (art. 11.2), si la sûreté offerte par le constituant du fonds est acceptable, ce qui revient essentiellement à évaluer si les créanciers pourront obtenir les fonds garantis sans difficulté déraisonnable.

Lorsque le fonds de limitation est constitué au moyen d'une sûreté, le paiement n'a lieu qu'au moment où la sûreté est sollicitée. Le constituant du fonds doit par conséquent payer des intérêts à partir de la date du sinistre jusqu'à la date à laquelle la garantie sera sollicitée. C'est pourquoi la garantie ne doit pas couvrir uniquement le montant de limitation, mais aussi, en vertu de l'alinéa 3 en projet, une provision pour les intérêts pour une durée jugée adéquate par le président. Si cette provision s'avère insuffisante dans le courant de la procédure, l'article 3.2.62 prévoit la possibilité d'obtenir une garantie complémentaire.

L'alinéa 4 constitue la reprise de la règle déjà applicable de l'article 2042 C.civ.

Le cinquième et dernier alinéa est inspiré de la ligne directrice 11(c) et (d) du CMI.

Jusqu'à présent, il n'a pas été opté pour l'introduction d'une réglementation relative à l'agrément des banques.
Le paragraphe 5 repose sur l'article 11.1, dernière phrase de la Convention LLMC.

Le paragraphe 7 en projet est inspiré de la ligne directrice 18(b) du CMI.

La règle assez évidente reprise au paragraphe 8 repose sur la ligne directrice 9(c) du CMI.

Artikel 3.2.50. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure

Luidens paragraaf 1 biedt hij die een beperkingsfonds wenst te vormen daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de bevoegde rechtbank van koophandel aan.

Hoewel men in principe zou kunnen toelaten dat de beperkingsgerechtigde persoon zelf een fonds vormt, zonder rechterlijke controle, wordt in deze eerste fase van de beperkingsprocedure – en in lijn met de regeling in de Zeewet – toch geopteerd voor een minimale rechterlijke begeleiding en controle. De controle van het fondsbedrag strekt ertoe te vermijden dat de fondssteller een te laag bedrag ter beschikking zou stellen, en dient aldus ter bescherming van de schuldeisers, terwijl het vastleggen van de fondsvorming in een rechterlijke beschikking de erkenning van de fondsvorming bevordert. De fondssteller zal immers tegenover schuldeisers en andere belanghebbenden moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk een beperkingsfonds heeft gevormd. Dit is eenvoudiger wanneer hij van bij de aanvang over een rechterlijke beslissing beschikt.

Er wordt geopteerd voor een zo algemeen mogelijke procedure, die, behoudens uitdrukkelijke uitzonderingen, op dezelfde wijze toepasbaar is in alle gevallen waarin een persoon een beperkingsfonds mag of moet vormen (LLMC-Verdrag, CLNI-Verdrag 2012 of CLC-Verdrag en eraan gerelateerde nationale bepalingen).

Omwille van de transparantie wordt in de ontworpen paragraaf 2, zoals in artikel 48, § 1, eerste lid van de Zeewet, geattendeerd op de bijzondere regelingen m.b.t. de territoriale bevoegdheid vervat in artikel 627, 10° Ger.W.

De regeling van de inhoud en de bijlagen bij het verzoekschrift, voorgeschreven door de ontworpen paragrafen 3 en 4, is, met kleine taalkundige wijzigingen, overgenomen uit de bestaande procedureregeling (art. 48, § 1, tweede en derde lid Zeewet). Hierbij wordt uitdrukkelijk bevestigd dat alleen de door artikel 1026 Ger.W.

Article 3.2.50. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

Selon le paragraphe 1er, celui qui souhaite constituer un fonds de limitation doit présenter une requête en ce sens au président du tribunal de commerce compétent.

Même si, en principe, il serait possible d'autoriser que la personne ayant droit à la limitation constitue elle-même un fonds sans contrôle judiciaire, on opte cependant pour cette première phase de la procédure de limitation – et conformément à la réglementation de la Loi Maritime – pour un accompagnement et un contrôle judiciaires minimums. Le contrôle du montant du fonds vise à éviter que le constituant du fonds mette à disposition un montant trop faible, et doit donc viser la protection des créanciers, alors que la constatation de la constitution du fonds dans une ordonnance judiciaire favorise la reconnaissance de la constitution du fonds. Le constituant du fonds devra en effet pouvoir prouver aux créanciers et aux autres ayants droit qu'il a effectivement constitué un fonds de limitation. Ceci est plus simple lorsqu'il dispose dès le début d'une décision judiciaire.

On opte pour une procédure aussi générale que possible qui, sauf exceptions expresses, est applicable de la même manière dans tous les cas où une personne peut ou doit constituer un fonds de limitation (Convention LLMC, Convention CLNI 2012, Convention CLC et dispositions nationales liées).

Pour des raisons de transparence, au paragraphe 2 en projet, tout comme à l'article 48, § 1er, alinéa 1er, de la Loi Maritime, l'attention est attirée sur les règles particulières en matière de compétence territoriale contenues à l'article 627, 10°, C. Jud.

La réglementation relative au contenu de la requête et à ses annexes, prescrite par les paragraphes 3 et 4 en projet, est reprise avec quelques petites modifications linguistiques, des règles de procédure existantes (art. 48, § 1er, alinéas 2 et 3 de la Loi Maritime). Dans ce contexte, il est confirmé expressément que seules les mentions requises à

vereiste vermeldingen op straffe van nietigheid zijn voorgeschreven.

Wanneer een persoon meer dan één fonds kan vormen, bijvoorbeeld een personenfonds en een zakenfonds onder het LLMC-Verdrag, mag hij dit doen door middel van één enkel verzoekschrift. Dit wordt verduidelijkt in paragraaf 5. Indien hij dit verkiest mag hij uiteraard ook afzonderlijke verzoekschriften aanbieden.

Er wordt overigens geen termijn bepaald waarbinnen het verzoekschrift tot fondsvorming moet worden aangeboden. Het tijdstip van fondsvorming wordt overgelaten aan de appreciatie van de beperkingsgerechtigde persoon, die hiertoe zelfs kan overgaan zolang een tegen hem uitgesproken veroordeling niet uitgevoerd is.

Artikel 3.2.51. Dossier ter griffie

Deze bepaling, die enigszins is geïnspireerd door artikel 39 van de Faillissementswet, bepaalt dat voor elk beperkingsfonds een dossier van de rechtspleging wordt aangelegd. Op die wijze kunnen de schuldeisers en belanghebbende derden op eenvoudige wijze kennis krijgen van de relevante informatie betreffende het fonds.

Artikel 3.2.52. Openingsbeschikking

De voorzitter, tot wie een verzoekschrift tot vorming van een beperkingsfonds wordt gericht, heeft op basis van paragraaf 1 slechts een beperkte controle uit te oefenen: hij gaat in wezen enkel na of de door de verzoeker aangeboden wijze van fondsvorming en het door hem berekende beperkingsbedrag (inclusief interesten) *prima facie* correct zijn . De voorzitter beoordeelt geen andere rechtsvragen, zoals bijv. de vraag of de verzoeker wel behoort tot een categorie van personen die de aansprakelijkheidsbeperking kan inroepen, of hij een fonds mag vormen in de Staat waar hij het verzoekschrift aanbiedt, of hij handelingen heeft gesteld die de beperking kunnen doorbreken, enz.

Paragraaf 2 bepaalt dat de beschikking de termijn vermeldt waarbinnen de storting moet worden verricht of de zekerheid moet worden verstrekt. In

peine de nullité par l'article 1026 C. Jud. sont prescrites.

Si une personne peut constituer plusieurs fonds, par exemple un fonds pour les personnes et un fonds pour dommages aux biens en vertu de la Convention LLMC, elle peut le faire au moyen d'une seule et même requête. Ceci est clarifié au paragraphe 5. Si elle le souhaite, elle peut bien entendu également introduire des requêtes distinctes.

D'ailleurs, aucun délai n'est fixé dans lequel la requête de constitution du fonds doit être présentée. Le moment de la constitution du fonds est laissé à l'appréciation de la personne ayant droit à la limitation, qui peut procéder à cette démarche aussi longtemps qu'il n'a pas été exécuté de condamnation prononcée à son encontre.

Article 3.2.51. Dossier au greffe

Cette disposition, qui s'inspire quelque peu de l'article 39 de la Loi sur les faillites, prévoit qu'un dossier de la procédure est constitué pour chaque fonds de limitation. De cette manière, les créanciers et les tiers ayants droit peuvent facilement avoir connaissance des informations pertinentes concernant le fonds.

Article 3.2.52. Ordonnance d'ouverture

Le président à qui une requête de constitution d'un fonds de limitation est adressée n'exerce, sur la base du paragraphe 1er, qu'un contrôle limité : pour l'essentiel, il vérifie uniquement si le mode de constitution du fonds proposé par le requérant et le montant de la limitation calculé par ledit requérant (intérêts compris) sont à première vue corrects.Le président n'évalue pas d'autres questions de droit, comme la question de savoir si le requérant appartient bien à une catégorie de personnes pouvant invoquer la limitation de la responsabilité, ou s'il peut constituer un fonds dans l'État où il présente la requête, ou s'il a posé des actes qui peuvent rompre la limitation, etc.

Le paragraphe 2 stipule que l'ordonnance doit mentionner le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie être fournie. Dans la pratique, aucun problème ne se pose généralement à ce sujet

de praktijk rijst hieromtrent doorgaans geen probleem, omdat de verzoeker er zelf belang bij heeft dat het fonds zo snel mogelijk wordt gevormd. De verzoeker zou er echter alsnog voor kunnen opteren om het fonds niet te vormen.

De beschikking van de voorzitter is enkel een formele stap die de mogelijkheid opent om een fonds te vormen, geen verplichting of, zoals de Zeewet het omschrijft, een "bevel". De term "openingsbeschikking" geeft dus aan dat de beschikking de beperkingsfondsprocedure opent. De alternatieve term "machtigingsbeschikking" ware niet adequaat omdat de vorming van een fonds een recht is dat de verzoeker put uit de verdragsregelingen. Het woord "machtigen" is dan weer wel op zijn plaats in het tweede lid van paragraaf 1. In de hier gehanteerde terminologie duidt de "opening" op de aanvang van de procedure, wanneer nog geen fonds bestaat.

Indien het fonds niet binnen de gestelde termijn wordt gevormd, verliest de beschikking automatisch haar waarde en dient ze m.a.w. te vervallen. Indien de verzoeker later toch nog een beperkingsfonds zou willen vormen, dient hij een nieuw verzoekschrift in te dienen.

Naar analogie met de faillissementsprocedure is in de huidige procedureregeling bepaald dat, naast de vereffenaar, ook een rechter-commissaris wordt aangesteld. In het raam van de vereffening en verdeling van een beperkingsfonds biedt de tussenkomst van een rechter-commissaris echter weinig toegevoegde waarde. Het actief moet niet worden samengesteld of te gelde gemaakt, er is geen bedrijvigheid die desgevallend moet worden verdergezet, enz. Het beheer van een beperkingsfonds is in hoofdzaak een juridische taak. In paragraaf 3 wordt er dan ook voor geopteerd om enkel een vereffenaar aan te stellen.

De fondssteller dient de kosten van de beperkingsprocedure te dragen. Luidens paragraaf 4 bepaalt de voorzitter in zijn beschikking reeds een provisie voor deze kosten. Zoals ook reeds onder artikel 48, § 4, vijfde lid van de Zeewet het geval is, wordt deze provisie betaald aan de vereffenaar.

parce que le requérant a lui-même intérêt à ce que le fonds soit constitué le plus rapidement possible. Le requérant pourrait toutefois encore choisir de ne pas constituer le fonds.

L'ordonnance du président est uniquement une étape formelle qui ouvre la possibilité de constituer un fonds et non une obligation ou encore, comme le décrit la Loi Maritime, une décision qui « ordonne » l'ouverture d'un fonds. Le terme « ordonnance d'ouverture » indique donc que l'ordonnance ouvre la procédure de constitution du fonds de limitation. L'expression alternative « ordonnance d'autorisation » n'était pas adéquate parce que la constitution d'un fonds est un droit que le requérant tire des règles des conventions. Le verbe « autoriser » est en revanche à sa place à l'alinéa 2 du paragraphe 1er. Dans la terminologie utilisée ici, l'« ouverture » désigne le début de la procédure, lorsque le fonds n'existe pas encore.
Si le fonds n'est pas constitué dans le délai fixé, l'ordonnance perd automatiquement sa valeur et doit autrement dit être considérée comme caduque. Si, par la suite, le requérant souhaite encore constituer un fonds de limitation, il doit alors introduire une nouvelle requête.

Par analogie avec la procédure de faillite, les règles de procédure actuelle déterminent qu'outre le liquidateur, un juge-commissaire est également désigné. Dans le cadre de la liquidation et de la répartition d'un fonds de limitation, l'intervention d'un juge-commissaire n'offre cependant qu'une faible valeur ajoutée. L'actif ne doit pas être réuni ou réalisé, aucune activité ne doit être poursuivie le cas échéant, etc. La gestion d'un fonds de limitation constitue principalement une tâche juridique. Le paragraphe 3 a dès lors choisi de désigner uniquement un liquidateur.

Le constituant du fonds doit supporter les coûts de la procédure de limitation. Selon le paragraphe 4, le président détermine déjà dans son ordonnance une provision pour ces coûts. Comme tel est déjà le cas selon l'article 48, § 4, alinéa 5, de la Loi Maritime, cette provision est payée au liquidateur.

Artikel 3.2.53. Vereffenaars

De vereffenaar van een beperkingsfonds heeft een belangrijke taak; hij is de "eerste rechter" bij het beoordelen van de ingediende schuldvorderingen, en dient de vereffening van het fonds in goede banen te leiden. De nieuwe regeling is des te meer verantwoord nu de taak van de vereffenaar in de ontworpen bepalingen nog werd versterkt.

De nieuwe procedure voor de selectie van de vereffenaars en inzake de eedaflegging is gebaseerd op de procedure inzake curatoren van faillissementen (art. 27-30 Faill.W.). Bij koninklijk besluit zal o.m. een specifieke voordrachtsregeling kunnen worden vastgesteld, met dien verstande dat in de overgangsbepalingen zal worden bepaald dat in afwachting daarvan de regels m.b.t. de voordracht van kandidaat-curatoren zullen gelden. De procedure inzake ambtsaanvaarding en strijdigheid van belangen is eveneens gebaseerd op de overeenstemmende regels inzake de curators (zie art. 30 Faill.W.). Indien nodig kan de rechtbank de vereffenaar vervangen. De procedure ter zake is eveneens op de Faillissementswet gebaseerd (inz. op art. 31). Hetzelfde geldt m.b.t. de bepaling inzake het ereloon van de vereffenaar (zie art. 33 Faill.W.). Daar waar de curator van een faillissement zelf de activa moet opzoeken en te gelde maken, worden de "activa" van een beperkingsfonds (het bedrag van het fonds) aan de vereffenaar ter beschikking gesteld door de fondssteller. Het ereloon kan dan ook niet louter gebaseerd zijn op het bedrag van het beperkingsfonds.

Artikel 3.2.54. Vorming van het beperkingsfonds

Deze bepaling bevestigt in wezen principes neergelegd in de Zeewet (art. 48, § 4).

Op te merken valt dat de gelden vaak op de derdenrekening van een advocaat worden gestort. Afhankelijk van het akkoord van de schuldeisers, kunnen zij worden gestort bij de Deposito- en Consignatiekas.

Artikel 3.2.55. Beschikbaarheidsbeschikking

Paragraaf 1 betreft de totstandkoming van de beschikking waarbij wordt vastgesteld dat het

Article 3.2.53. Liquidateurs

Le liquidateur d'un fonds de limitation assume une tâche importante ; il est le « premier juge » dans l'évaluation des créances introduites et doit mener à bon port la liquidation du fonds. La nouvelle réglementation est d'autant plus justifiée que la tâche du liquidateur se trouve encore renforcée dans les dispositions en projet.

La nouvelle procédure pour la sélection des liquidateurs et relative à la prestation de serment est basée sur la procédure concernant les curateurs de faillite (art. 27 – 30 Loi sur les faillites). Un arrêté royal pourra notamment établir une réglementation spécifique de nomination, étant bien entendu que les dispositions transitoires détermineront que, dans l'attente, les règles relatives à la nomination des candidats curateurs seront d'application. La procédure sur l'acceptation de la mission et le conflit d'intérêts est également fondée sur les règles correspondantes relatives aux curateurs (voir art. 30 Loi sur les faillites). Si nécessaire, le tribunal peut remplacer le liquidateur. La procédure en la matière est également basée sur la Loi sur les faillites (en particulier sur l'art. 31). Il en va de même concernant la disposition relative à la rémunération du liquidateur (voir art. 33 Loi sur les faillites). Là où le curateur d'une faillite doit lui-même rechercher les actifs et les réaliser, les « actifs » d'un fonds de limitation (le montant du fonds) sont mis à la disposition du liquidateur par le constituant du fonds. La rémunération ne peut dès lors être simplement basée sur le montant du fonds de limitation.

Article 3.2.54. Constitution du fonds de limitation

Cette disposition confirme pour l'essentiel des principes énoncés dans la Loi Maritime (art. 48, § 4).

À noter que les sommes sont souvent versées sur le compte tiers d'un avocat. En fonction de l'accord des créanciers, ces sommes peuvent être versées auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

Article 3.2.55. Ordonnance de disponibilité

Le paragraphe 1er concerne l'établissement de l'ordonnance constatant que le fonds est constitué.

fonds is gevormd. Er wordt voor geopteerd deze beschikking aan te duiden als "beschikbaarheidsbeschikking". De finaliteit van de beschikking is inderdaad om derden van de daadwerkelijke vorming van het beperkingfonds op de hoogte te brengen en ten opzichte van derden bepaalde, in het hieronder toegelichte artikel 3.2.56 vermelde rechtsgevolgen teweeg te brengen.

Zodra de verzoeker de bedragen heeft gestort of de zekerheid heeft verstrekt én de provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure heeft betaald, maakt de vereffenaar daarvan een verslag op, dat hij meedeelt aan de voorzitter. Daarop bevestigt deze laatste in een beschikking dat het beperkingsfonds is gevormd. Er wordt voor geopteerd om dit feit in een rechterlijke beschikking te laten vastleggen, inz. om de erkenning ervan in het buitenland te vereenvoudigen en te bespoedigen.

Er kan zich een betwisting voordoen over de wijze waarop de fondssteller de bedragen in STR heeft omgerekend in euro. In de praktijk zal een dergelijke betwisting wellicht worden opgelost door overleg tussen de vereffenaar en de fondssteller en desgevallend een bijstorting of aanpassing van de zekerheid, doch indien dit niet mogelijk zou blijken, kan de vereffenaar deze betwisting vermelden in zijn verslag. De voorzitter zal hierover dan oordelen. Acht hij het standpunt van de fondssteller correct, dan wordt onmiddellijk een beschikbaarheidsbeschikking gegeven. Acht hij het standpunt van de vereffenaar correct, dan wordt eerst een verbeterende beschikking gewezen (vgl. art. 48, § 6, tweede lid Zeewet). Na uitvoering van de verbeteringen stelt de vereffenaar een nieuw verslag op, waarna de voorzitter in een beschikking vaststelt dat het fonds is gevormd. Overigens oordeelt de voorzitter ook hier slechts *prima facie*, en kan de vraag of de omrekening correct is gebeurd opnieuw aan de orde worden gesteld door een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de vorming van het beperkingsfonds.

De fondsvorming is uiteraard van het grootste belang voor de schuldeisers. Daarom moet de beschikking worden bekendgemaakt, ten minste

On choisit de désigner cette ordonnance comme « ordonnance de disponibilité ». La finalité de l'ordonnance est en effet d'informer les tiers de la constitution effective du fonds de limitation et de déclencher vis-à-vis des tiers certains effets juridiques qui sont mentionnés à l'article 3.2.56, commenté ci-dessous.

Aussitôt que le requérant a versé les montants ou fourni la garantie, et qu'il a payé la provision pour les frais de la procédure de limitation, le liquidateur en établit un rapport, qu'il communique au président. Ce dernier confirme dans une ordonnance que le fonds de limitation a été constitué. On choisit de faire constater ce fait par une ordonnance judiciaire, en particulier pour simplifier et accélérer sa reconnaissance à l'étranger.

Une contestation peut se produire quant à la façon dont le constituant du fonds a converti en euros les montants exprimés en DTS. En pratique, une telle contestation pourra éventuellement être résolue par une concertation entre le liquidateur et le constituant du fonds et, le cas échéant, par un versement supplémentaire ou une adaptation de la garantie, mais si cela ne s'avère pas possible, le liquidateur peut mentionner cette contestation dans son rapport. Le président se prononcera alors sur ce point. S'il estime que la position du constituant du fonds est correcte, il rendra immédiatement une ordonnance de disponibilité. S'il estime que c'est la position du liquidateur qui est correcte, on rend d'abord une ordonnance de rectification (cf. art. 48, § 6, alinéa 2, Loi Maritime). Après exécution des rectifications, le liquidateur établit un nouveau rapport, après quoi le président constate dans une ordonnance que le fonds a été constitué. Par ailleurs, le président ne se livre ici aussi qu'à une appréciation *prima facie*, et la question de savoir si la conversion s'est correctement effectuée peut être encore mise à l'ordre du jour par un créancier qui émet une objection contre la constitution du fonds de limitation.

La constitution du fonds est bien entendu de la plus haute importance pour les créanciers. C'est pourquoi l'ordonnance doit faire l'objet d'une publicité, au

door publicatie in het Belgisch Staatsblad en op de website van het Belgisch Scheepsregister – waaromtrent van belang is dat aan de fondsvorming zo ruim mogelijk en efficiënt mogelijk ruchtbaarheid wordt gegeven en dat de formulering van de wetsbepaling is afgestemd op deze van andere bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen – als door het rechtstreeks aanschrijven van de bekende schuldeisers. Deze regeling wijkt niet wezenlijk af van deze in de Zeewet (art. 48, § 5, eerste, tweede en derde lid j° artt. 496 en 472 oude Faillissementswet). Alhier is de bekendmaking geregeld in de ontworpen paragrafen 3 en 4.

De termijn om aangifte van schuldvordering te doen, wordt vastgesteld door de vereffenaar. Onder de Zeewet wordt deze termijn vastgesteld in de beschikking van de voorzitter en, wanneer er buitenlandse schuldeisers zijn voor wie de termijn te kort is, verlengd door de rechter-commissaris (zie art. 496-497 oude Faill.W. j° art. 48, § 5 Zeewet). Onder het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de praktische aspecten van de vereffeningsprocedure zo veel mogelijk aan de vereffenaar overgelaten, opdat hij zijn werkzaamheden optimaal zou kunnen organiseren.

I.v.m. het geval waarin de fondssteller na de vorming van het beperkingsfonds failliet gaat, wordt verduidelijkt dat dit faillissement voor het beperkingsfonds geen gevolgen heeft. De curator kan geen rechten doen gelden op het fonds. Dit laatste blijft exclusief voorbehouden voor de schuldeisers wier vordering onder de aansprakelijkheidsbeperking valt. De desbetreffend in paragraaf 5 opgenomen regel is overgenomen uit artikel 49, § 1 van de Zeewet en moet worden samen gelezen met de in het reeds toegelichte artikel 3.2.49, § 5 opgenomen overname van artikel 11.1 van het LLMC-Verdrag, dat bepaalt dat het fonds uitsluitend bestemd is ter voldoening van vorderingen waarvoor de aansprakelijkheidsbeperking kan worden ingeroepen. Ook uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie hebben, zoals het faillissement, voor het beperkingsfonds geen gevolgen.

moins par une publication au Moniteur belge et sur le site web du Registre naval belge – il importe à cet égard que la nouvelle de la constitution du fonds fasse l'objet de la communication la plus large et la plus efficace possible et la formulation de la disposition de la loi est harmonisée avec celle d'autres dispositions du Code belge de la Navigation sur les publications obligatoires – que par un courrier directement adressé aux créanciers connus. Cette réglementation ne s'écarte pas pour l'essentiel de celle figurant dans la Loi Maritime (art. 48, § 5, alinéas 1er, 2 et 3, j° art. 496 et 472 ancienne Loi sur les faillites). Ici, la publication de l'ordonnance est réglementée aux paragraphes 3 et 4 en projet.

Le délai pour présenter la déclaration de créance est établi par le liquidateur. Dans la Loi Maritime, ce délai est établi dans l'ordonnance du président et, lorsqu'il existe des créanciers étrangers pour lesquels ce délai est trop court, prolongé par le juge-commissaire (voir art. 496 – 497 ancienne Loi sur les faillites j° art. 48, § 5 Loi Maritime). Selon le Code belge de la Navigation, les aspects pratiques de la procédure de liquidation doivent être autant que possible laissés à la discrétion du liquidateur pour que ce dernier puisse organiser ses activités de manière optimale.

Si le constituant du fonds fait faillite après la constitution du fonds de limitation, il est clairement précisé que cette faillite n'a pas de conséquences pour le fonds de limitation. Le curateur ne peut faire valoir de droits sur le fonds. Ce dernier reste exclusivement réservé aux créanciers dont la créance est concernée par la limitation de responsabilité. La règle en la matière, figurant au paragraphe 5, est reprise de l'article 49, § 1er, de la Loi Maritime et doit être lue conjointement à la reprise à l'article 3.2.49, § 5, déjà commenté, de l'article 11.1 de la Convention LLMC, qui stipule que le fonds est exclusivement destiné à régler les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée. Comme la faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire n'ont pas de conséquences pour le fonds de limitation.

Artikel 3.2.56. Gevolgen van de fondsvorming

De paragrafen 1, 2 en 3 vormen de overname van artikel 13 van het LLMC-Verdrag. De verdragsbepaling is bijna letterlijk overgenomen. Het minder adequate opschrift van de verdragsbepaling (Engels "Bar to other actions"; Frans "Fin de non-recevoir") is vervangen door "Gevolgen van de fondsvorming".

Tijdens de voorbereidende werken van het LLMC-Verdrag werd verduidelijkt dat artikel 13.1 van het LLMC-Verdrag betrekking heeft op de mogelijkheid tot gedwongen tenuitvoerlegging van vorderingen, niet op de mogelijkheid om vorderingen bij een rechter aanhangig te maken. De bepaling staat er dus in principe niet aan in de weg dat een schuldeiser die een vordering tegen het fonds heeft ingediend, ook een vordering ten gronde zou inleiden, buiten het beperkingsfonds om. De tenuitvoerlegging van dit vonnis kan hij evenwel enkel nastreven ten aanzien van het beperkingsfonds.

T.a.v. een in België gevormd fonds zijn de rechtsgevolgen pas van toepassing vanaf de beschikking waarin de voorzitter vaststelt dat het beperkingsfonds is gevormd. Vanaf deze beschikbaarheidsbeschikking kan de fondssteller zich op de bescherming die een beperkingsfonds biedt beroepen. De ontworpen paragraaf 4 neemt deze reeds in artikel 48, § 5, eerste lid van de Zeewet opgenomen regel over, die overigens in verschillende andere landen voorkomt (zie voorts CMI-Richtsnoer 6(b) en (c)).

Artikel 3.2.57. Aangifte van schuldvorderingen

Paragraaf 1 regelt de aangifte van de schuldvorderingen in strikte zin. De schuldeisers dienen aangifte te doen van hun schuldvordering en hun stavingstukken neer te leggen. Met stavingstukken wordt bedoeld alle stukken, van welke aard ook, waaruit blijkt dat de schuldeiser tegen de fondssteller een vordering heeft. Het is niet vereist dat de schuldeiser reeds over een veroordeling van de fondssteller beschikt. Anders dan in het faillissementsrecht (zie art. 63, laatste lid Faill.W.), wordt bepaald dat de aangifte van schuldvordering steeds kan worden ondertekend

Article 3.2.56. Conséquences de la constitution de fonds

Les paragraphes 1er, 2 et 3 constituent la reprise de l'article 13 de la Convention LLMC. Les dispositions de cette convention sont reprises quasi littéralement. L'intitulé, moins adéquat, de la disposition de la convention (français « Fin de non-recevoir » ; anglais « Bar to other actions ») a été remplacé par « Conséquences de la constitution du fonds ».

Lors des travaux préparatoires de la Convention LLMC, il a été précisé que l'article 13.1 de la Convention LLMC porte sur la possibilité d'une exécution forcée des créances, et non sur la possibilité de présenter des créances devant un juge. La disposition ne s'oppose donc pas en principe au fait qu'un créancier qui a introduit une créance à l'encontre du fonds puisse également introduire une action sur le fond en dehors du fonds de limitation. L'exécution de ce jugement ne peut cependant que viser le fonds de limitation.

À l'égard d'un fonds constitué en Belgique, les conséquences juridiques ne sont d'application qu'à partir de l'ordonnance dans laquelle le président constate que le fonds de limitation a été constitué. À partir de cette ordonnance de disponibilité, le constituant du fonds peut invoquer la protection que lui offre un fonds de limitation. Le paragraphe 4 en projet reprend cette règle figurant déjà à l'article 48, § 5, alinéa 1er, de la Loi Maritime, et qui se rencontre d'ailleurs aussi dans plusieurs autres pays (voir par ailleurs la ligne directrice 6(b) et (c) du CMI).

Article 3.2.57. Déclaration de créances

Le paragraphe 1er réglemente la déclaration de créance au sens strict. Les créanciers doivent faire la déclaration de leur créance et déposer leurs pièces justificatives. On entend par « pièces justificatives » toutes les pièces, de quelque nature que ce soit, dont il ressort que le créancier a une créance à l'encontre du constituant du fonds. Il n'est pas requis que le créancier dispose déjà d'une condamnation du constituant du fonds. Contrairement à ce que prévoit le droit des faillites (voir art. 63, dernier alinéa de la Loi sur les faillites), il est stipulé que la déclaration de créance peut toujours être signée par l'avocat du créancier. Dans le cas d'une limitation de

door de advocaat van de schuldeiser. Bij beperking van aansprakelijkheid is de kans immers reëel dat de schuldeisers zich in diverse landen en werelddelen bevinden. Indien de aangifte van schuldvordering dan door de schuldeiser zelf moet worden ondertekend, kan dit lijden tot tijdverlies en overbodige complicaties. De regeling i.v.m. de keuze van woonplaats opgenomen in het laatste lid van paragraaf 1 is overgenomen uit artikel 64 van de Faillissementswet. Teneinde de griffies te ontlasten van de ontvangst van stukken waarvan de uiteindelijke bestemmeling de vereffenaar van het beperkingsfonds is, wordt de laatste aangeduid als de aan te schrijven persoon bij aangifte van schuldvordering.

Het is mogelijk dat een schuldeiser een vordering heeft tegen meer dan één partij, bijv. tegen de scheepseigenaar en tegen de bevrachter van het schip. Soms kunnen deze partijen één enkel fonds vormen, dat dan geldt voor hen allen. Het is echter ook mogelijk dat de schuldeiser afzonderlijke vorderingen heeft, bijv. wanneer de ene partij haar aansprakelijkheid wel kan beperken, en de andere niet. In dergelijke omstandigheden moet de schuldeiser de vereffenaar van het beperkingsfonds op de hoogte houden van de stappen die hij onderneemt tegen de andere partij, om te vermijden dat de schuldeiser uiteindelijk meer zou recupereren dan waarop hij recht heeft. Dit wordt geregeld in paragraaf 2. Een onmiddellijke sanctie op de niet-naleving van deze informatieplicht kan echter bezwaarlijk in de wettekst worden opgenomen.

Paragraaf 3 bevestigt dat de aangifte van schuldvordering de verjaring m.b.t. deze schuldvordering stuit. Dit wordt doorgaans ook nu reeds aangenomen, maar door het ontbreken van een wettelijke bepaling ter zake blijft twijfel mogelijk.

De verjaring begint slechts opnieuw te lopen na de sluiting van het fonds, voor zover de schuldvordering dan uiteraard nog bestaat. De verdeling en sluiting van het beperkingsfonds impliceert immers de uitdoving van de schuldvordering.

responsabilité, il existe en effet une réelle possibilité que les créanciers se trouvent dans différents pays et différents continents. Le fait que la déclaration de créance doive alors être signée par le créancier lui-même pourrait entraîner une perte de temps et des complications superflues. La réglementation relative à l'élection de domicile figurant dans le dernier alinéa du paragraphe 1er a été reprise de l'article 64 de la Loi sur les faillites. Afin de libérer les greffes de la réception de pièces dont le destinataire final est le liquidateur du fonds de limitation, le liquidateur est désigné comme la personne à laquelle s'adresser en cas de déclaration de créance.

Il est possible qu'un créancier ait une créance à l'encontre de plusieurs parties, par exemple contre le propriétaire de navire et contre l'affréteur du navire. Parfois, ces parties peuvent constituer un seul et même fonds qui vaut pour elles toutes. Mais il est également possible que le créancier dispose des créances distinctes, par exemple lorsqu'une partie peut limiter sa responsabilité et que l'autre partie ne le peut pas. Dans pareilles circonstances, le créancier doit informer le liquidateur du fonds de limitation des démarches qu'il entreprend contre l'autre partie, pour éviter que le créancier puisse finalement récupérer davantage que ce à quoi il a droit. Ceci est réglementé au paragraphe 2. Une sanction immédiate du non-respect de cette obligation d'information peut cependant difficilement être reprise dans le texte de loi.

Le paragraphe 3 confirme que la déclaration de créance interrompt la prescription relative à cette créance. Ceci est déjà généralement admis, mais l'absence d'une disposition légale laisse un doute possible en la matière.

La prescription ne recommence à courir qu'après la clôture du fonds pour autant, bien entendu, que la créance existe encore. La répartition et la clôture du fonds de limitation impliquent en effet l'extinction de la créance.

In overeenstemming met CMI-Richtsnoer 9(b), wordt verduidelijkt dat de stuiting onherroepelijk is. Ook al wordt het fonds voortijdig ontbonden, dan begint de verjaring pas opnieuw te lopen vanaf de sluitingsbeschikking.

De interesten op de vorderingen die door de schuldeisers worden ingediend moeten op een bepaald ogenblik worden gestopt, teneinde tot vaste bedragen te komen en de vereffenaar toe te laten de nodige berekeningen uit te voeren. Als einddatum wordt in de ontworpen paragraaf 4 geopteerd voor de datum van de beschikbaarheidsbeschikking. Doorgaans zal het al dan niet verderlopen van interesten geen verschil maken. De verhouding tussen de schuldvorderingen wordt immers niet beïnvloed.

I.v.m. paragraaf 5 weze aangestipt dat schuldeisers die niet tijdig aangifte van hun schuldvordering hebben gedaan, dit inderdaad later nog kunnen doen, m.n. tot op het ogenblik dat het fonds volledig is verdeeld. Vanaf dat ogenblik wordt het zinloos nog aangifte te doen, aangezien de vereffenaar dan niet langer over fondsen beschikt. Een schuldeiser die laattijdig aangifte doet, moet evenwel de verrichtingen accepteren die vóór zijn laattijdige aangifte reeds zijn gebeurd. Hij kan enkel nog rechten laten gelden tegenover het beperkingsfonds zoals hij dit aantreft op het ogenblik van zijn laattijdige aangifte. Hij kan evenmin het recht op aansprakelijkheidsbeperking en het toepasselijke beperkingsbedrag betwisten. De ontworpen regel is mede geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 13(a).

Artikel 3.2.58. Verificatie van schuldvorderingen

De vereffenaar van een beperkingsfonds is in feite de "eerste rechter". Hij onderzoekt en beoordeelt de ingediende schuldvordering, en stelt hierover een advies op. In vele gevallen zullen de schuldeisers tegen de fondssteller een afzonderlijke procedure ten gronde hebben gevoerd, en zullen zij ter staving van hun vordering een veroordeling van de fondssteller voorleggen. Ook in dergelijk geval heeft de vereffenaar echter nog een controletaak: hij zal o.m. moeten nagaan of de vordering wel degelijk voor beperking in aanmerking komt en dus bij het

Conformément à la ligne directrice 9(b) du CMI, il est clairement indiqué que l'interruption est irrévocable. Même si le fonds fait l'objet d'une dissolution anticipée, la prescription ne recommence à courir qu'à compter de l'ordonnance de clôture.

Les intérêts sur les créances introduites par les créanciers doivent s'interrompre à un moment donné, afin de parvenir à des montants fixes et de permettre au liquidateur de procéder aux calculs nécessaires. Comme date finale, le paragraphe 4 en projet opte pour la date de l'ordonnance de disponibilité. Généralement, la poursuite ou non des intérêts ne fera aucune différence. La relation entre les créances n'est en effet pas influencée.

En ce qui concerne paragraphe 5, il faut souligner que les créanciers qui n'ont pas remis à temps la déclaration de créance peuvent cependant encore le faire par la suite, à savoir jusqu'au moment où le fonds a été entièrement réparti. À partir de ce moment-là, effectuer encore une déclaration n'a plus de sens, étant donné que le liquidateur ne dispose plus de fonds. Un créancier qui effectue une déclaration tardive doit cependant accepter les opérations qui se sont déroulées avant sa déclaration tardive. Il ne peut plus faire valoir ses droits que vis-à-vis du fonds de limitation tel que celui-ci se présente au moment de sa déclaration tardive. Il ne peut pas non plus contester le droit à la limitation de responsabilité et le montant de la limitation applicable. La règle en projet est en partie inspirée de la ligne directrice 13(a) du CMI.

Article 3.2.58. Vérification des créances

Le liquidateur d'un fonds de limitation constitue en fait le « premier juge ». Il examine et évalue la créance introduite, et émet un avis à cet égard. Dans de nombreux cas, les créanciers auront introduit une procédure distincte sur le fond à l'encontre du constituant du fonds et ils présenteront à l'appui de leur créance une condamnation du constituant du fonds. Mais même en pareil cas, le liquidateur remplit encore une tâche de contrôle : il lui incombera entre autres de vérifier si la créance entre bien en ligne de compte pour la limitation et peut donc être introduite auprès du fonds. Les créanciers ne sont cependant pas tenus d'introduire au préalable

fonds kan worden ingediend. De schuldeisers zijn echter niet verplicht om tegen de fondssteller vooraf een procedure ten gronde te voeren. Indien zij menen dat de gegrondheid van hun vordering voldoende duidelijk blijkt uit de stukken waarover zij beschikken, staat het hen vrij hun vordering louter op basis van overtuigingsstukken in te dienen. In dat geval zal de vereffenaar, luidens paragraaf 1, de gegrondheid van de vordering moeten beoordelen en hierover advies uitbrengen.

Anders dan onder de Zeewet, bepaalt paragraaf 1 voorts dat de vereffenaar zijn werkzaamheden aanvat "[z]odra mogelijk". Gelet op de verscheidenheid aan situaties die zich kunnen voordoen, is het niet nuttig dit tijdstip nader te definiëren. In bepaalde gevallen zal de fondssteller bijv. zijn aansprakelijkheid erkennen, in andere gevallen zal hij ze ten stelligste betwisten. Het is aan de vereffenaar, en aan de betrokken partijen, die ter zake hun standpunt aan de vereffenaar kenbaar kunnen maken, om te beoordelen vanaf welk ogenblik het zinvol is om de vereffeningswerkzaamheden aan te vatten.

Luidens paragraaf 2 stelt de vereffenaar een advies op over de ingediende schuldvorderingen en de betwistingen die i.v.m. deze vorderingen zijn gerezen. Dit advies wordt meegedeeld aan de fondssteller, de schuldeisers en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gesteld te zijn, die vervolgens over een termijn van één maand beschikken om hun eventuele bezwaren tegen dit advies kenbaar te maken. Komen er geen bezwaren, dan wordt het advies op grond van paragraaf 4 definitief, en kan de vereffenaar op basis van zijn advies zijn werkzaamheden verderzetten (inz. overgaan tot uitdeling).

Paragraaf 3 bepaalt dat, wanneer er wel bezwaren worden geformuleerd, de zaak wordt verwezen naar de rechtbank van koophandel , die ten gronde over de opgeworpen betwistingen zal oordelen. Verder wordt ter verduidelijking van het huidige recht bevestigd dat de rechtbank steeds bevoegd is, zowel materieel als territoriaal, om over dergelijke betwistingen te oordelen. Het zou immers weinig proceseconomisch zijn indien aan

une procédure sur le fond à l'encontre du constituant du fonds. S'ils estiment que les pièces dont ils disposent établissent de manière suffisamment claire le bien-fondéde leur créance, il leur est loisible d'introduire cette créance sur la seule base des pièces à conviction. Dans ce cas, le liquidateur, conformément au paragraphe 1er, devra évaluer le bien-fondé de la créance et émettre un avis à ce sujet.

À la différence de ce que prévoit la Loi Maritime, le paragraphe 1er stipule en outre que le liquidateur entame ses activités « [d]ès que possible ». Compte tenu de la diversité des situations qui peuvent se présenter, il n'est pas utile de préciser ce délai. Dans certains cas, par exemple, le constituant du fonds reconnaîtra sa responsabilité alors que dans d'autres cas, il la contestera absolument. Il appartient au liquidateur et aux parties concernées qui peuvent faire connaître leur point de vue à ce sujet au liquidateur d'évaluer à partir de quel moment il est judicieux d'entamer les activités de liquidation.

Selon le paragraphe 2, le liquidateur émet un avis sur les créances introduites et les contestations qui sont apparues par rapport à ces créances. Cet avis est communiqué au constituant du fonds, aux créanciers et, si possible, aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué, et toutes ces parties disposent ensuite d'un délai d'un mois pour faire connaître leurs éventuelles objections à l'encontre de cet avis. Si aucune objection n'est formulée, l'avis devient définitif sur la base du paragraphe 4 et le liquidateur peut, sur la base de cet avis, poursuivre ses activités (en particulier procéder à la répartition).

Le paragraphe 3 stipule que lorsque des objections sont formulées, l'affaire est renvoyée au tribunal de commerce , qui évaluera sur le fond les objections soulevées. En outre, il est confirmé, afin de clarifier le droit actuel, que le tribunal est toujours compétent, aussi bien matériellement que territorialement, pour se prononcer sur de telles contestations. En effet, il serait peu conforme à l'économie procédurale qu'un créancier qui effectue la déclaration de sa créance et

een schuldeiser, die aangifte doet van zijn schuldvordering, en als gevolg van een betwisting m.b.t. deze vordering bij de rechtbank terechtkomt, vervolgens zou kunnen worden tegengeworpen dat deze rechtbank niet bevoegd is en dat hij alsnog een procedure moet beginnen voor een andere (eventueel zelfs buitenlandse) rechter.

In de meeste gevallen zal de vereffenaar wachten tot alle vorderingen kunnen worden beoordeeld, en één globaal advies opstellen. In bepaalde omstandigheden kan het echter nuttig zijn om vooraf reeds bepaalde twistpunten uit te klaren. Wanneer bijvoorbeeld betwisting bestaat of een bepaalde vordering wel bij het fonds kan worden ingediend, zou het nuttig kunnen zijn om hierover onmiddellijk uitsluitsel te bekomen, zodat de verdere verrichtingen desgevallend kunnen gebeuren zonder nog met deze vordering rekening te moeten houden. De werkwijze is identiek: de vereffenaar stelt een advies op over de deelbetwisting en legt dit advies voor aan de fondssteller, de schuldeisers en de andere personen die zich op hetzelfde fonds kunnen beroepen. Indien er geen bezwaren worden geformuleerd, wordt het advies van de vereffenaar over deze deelbetwisting definitief, en kan daarop worden voortgebouwd. Komen er wel bezwaren, dan wordt de zaak naar de rechtbank verwezen, die over de deelbetwisting ten gronde oordeelt. Dit alles wordt geregeld in paragraaf 5, die een aanvulling van het huidige recht is.

Artikel 3.2.59. Betwisting van veroordelingen ten gronde

De schuldeisers dienen aangifte te doen van hun schuldvordering, hetzij op basis van een veroordeling die zij reeds hebben bekomen, hetzij op basis van andere overtuigingsstukken. Deze aangiften dienen door de vereffenaar te worden geverifieerd, maar het spreekt voor zich dat ook de andere schuldeisers hier belang bij hebben. Wanneer een schuldvordering ten onrechte wordt aanvaard, vermindert de uitkering aan de andere schuldeisers overeenkomstig. Niet enkel de vereffenaar, maar ook de andere partijen hebben in principe derhalve de mogelijkheid om de door

qui, en conséquence d'une contestation par rapport à cette créance, se retrouve devant le tribunal, puisse se voir objecter par la suite que ledit tribunal n'est pas compétent et qu'il se trouve alors contraint d'entamer encore une procédure devant un autre juge (éventuellement même devant un tribunal étranger).

Dans la plupart des cas, le liquidateur attendra que toutes les créances aient pu être évaluées pour fournir un seul avis global. Cependant, dans certaines circonstances, il peut être utile d'éclaircir déjà au préalable certains points de contestation. Lorsque, par exemple, il existe une contestation quant au fait qu'une certaine créance peut bel et bien être introduite vis-à-vis du fonds, il pourrait s'avérer utile de lever immédiatement toute incertitude à cet égard, si bien que les opérations suivantes pourront le cas échéant être effectuées sans plus devoir tenir compte de cette créance. La méthode de travail est identique : le liquidateur établit un avis sur la partie contestée et transmet cet avis au constituant du fonds, aux créanciers et aux autres personnes qui peuvent recourir au même fonds. Si aucune objection n'est formulée, l'avis du liquidateur sur la partie contestée devient définitif, et la procédure peut se poursuivre sur cette base. Mais si des objections sont formulées, l'affaire est renvoyée au tribunal, qui statuera sur le fond à propos de la partie contestée. Tous ces éléments sont réglementés au paragraphe 5 qui constitue un complément du droit actuel.

Article 3.2.59. Contestation des condamnations sur le fond

Les créanciers doivent effectuer une déclaration de leur créance, soit sur la base d'une condamnation qu'ils ont déjà obtenue, soit sur la base d'autres pièces à conviction. Ces déclarations doivent être vérifiées par le liquidateur, mais il va de soi que les autres créanciers ont également un intérêt à cet égard. Lorsqu'une créance est acceptée à tort, le paiement aux autres créanciers diminue en conséquence. Dès lors, non seulement le liquidateur, mais aussi les autres parties ont en principe la possibilité de contester les créances introduites par un créancier.

een schuldeiser ingediende vorderingen te betwisten.

Wanneer een schuldeiser niet over een rechterlijke uitspraak beschikt en zijn vordering op basis van overtuigingsstukken indient, rijzen weinig problemen: de andere schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich op hetzelfde fonds kunnen beroepen, kunnen uiteraard hun standpunt betreffende deze schuldvordering aan de vereffenaar meedelen en desgevallend tegen het advies van de vereffenaar m.b.t. deze schuldvordering bezwaar indienen.

Wanneer de schuldeiser wel over een gerechtelijke uitspraak beschikt, liggen de zaken moeilijker. In de meeste gevallen zullen de andere schuldeisers in deze procedure geen partij geweest zijn, zodat de uitspraak t.o.v. hen geen gezag van gewijsde heeft. Anderzijds kan het ook niet de bedoeling zijn dat een schuldeiser, die in België of in het buitenland reeds een veroordeling heeft bekomen, zou worden gedwongen om deze procedure nog eens opnieuw te voeren voor de rechtbank waarbij het fonds werd gevormd. Daarom wordt bepaald dat een Belgisch of buitenlands vonnis niet kan worden betwist door de vereffenaar en de andere personen die geen partij waren in deze procedure, tenzij zij kunnen aantonen dat het vonnis op bedrieglijke wijze werd bekomen (*fraus omnia corrumpit*), of dat de verweerder de procedure heeft gevoerd op ernstig nalatige wijze. Enkel een ernstig nalatig verweer kan tot het opzij schuiven van de veroordeling leiden, wat impliceert dat de betrokken schuldeiser zijn vordering dan op een andere manier zal moeten bewijzen. Het is uiteraard niet de bedoeling om *post factum* het gevoerde verweer minutieus te gaan analyseren en de kleinste onzuiverheid in de processtrategie aan te grijpen om de rechterlijke uitspraak aan te vechten. In geval van onenigheid, zal de rechtbank oordelen of de voorwaarden om de veroordeling te betwisten vervuld zijn.

De ontworpen oplossing sluit inz. aan bij de Duitse wettelijke regeling ter zake en bij CMI-Richtsnoer 15.

De regeling geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek

Lorsqu'un créancier ne dispose pas d'une décision de justice et qu'il introduit sa créance sur la base de pièces à conviction, peu de problèmes se posent : les autres créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui peuvent invoquer le même fonds peuvent bien entendu communiquer leur position concernant cette créance au liquidateur et, le cas échéant, introduire une objection contre l'avis du liquidateur à propos de cette créance.

Lorsque le créancier dispose bien d'une décision de justice, la situation est plus compliquée. Dans la plupart des cas, les autres créanciers n'ont pas été parties à cette procédure, si bien que ce jugement n'a pas acquis à leur égard force de chose jugée. Par ailleurs, l'intention ne peut pas être non plus qu'un créancier, qui a déjà obtenu une condamnation en Belgique ou à l'étranger, soit contraint de reprendre une fois encore cette procédure devant le tribunal auprès duquel le fonds a été constitué. C'est pourquoi il est stipulé qu'un jugement belge ou étranger ne peut être contesté par le liquidateur et les autres personnes qui n'étaient pas parties à cette procédure, sauf s'ils peuvent démontrer que le jugement a été obtenu de manière frauduleuse (*fraus omnia corrumpit*), ou que le défendeur a mené la procédure en faisant preuve d'une grave négligence. Seule une défense extrêmement négligente peut conduire à ignorer la condamnation, ce qui implique que le créancier concerné devra prouver d'une autre manière sa créance. L'intention n'est naturellement pas d'analyser minutieusement *post factum* la défense menée et de saisir la moindre peccadille dans la stratégie procédurale pour attaquer la décision de justice. En cas de désaccord, le tribunal jugera si les conditions pour contester la condamnation sont remplies.

La solution en projet se rattache en particulier à la réglementation légale allemande en la matière et à la ligne directrice 15 du CMI.

La réglementation s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-

betreffende het derdenverzet, artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht en, uiteraard, de Brussel I*bis*-Verordening en verdragen betreffende de erkenning van buitenlandse vonnissen.

Artikel 3.2.60. Verdeling van het fonds

In het raam van de verdeling van een beperkingsfonds ontstaat een samenloop van schuldeisers, die allen op gelijke voet worden behandeld. In principe kunnen geen voorrechten worden ingeroepen. Paragraaf 1 is gebaseerd op artikel 12.1 van het LLMC-Verdrag. Dezelfde principes zijn, deels overbodig, overgenomen in artikel 51, § 1 en 52, § 1 van de Zeewet.

Overeenkomstig de aangehaalde verdragsbepalingen wordt voorbehoud gemaakt m.b.t. de eventuele voorrang op basis van artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag. De invoering van dergelijke voorrang wordt echter overgelaten aan de gewestelijke regelgever.

Onder de door paragraaf 1 uitgesloten rechten van voorrang vallen wel de scheepszekerheidsrechten die zijn geregeld in titel 5 van boek 2. Een uitdrukkelijke bepaling in die zin, zoals die voorkomt in de Engelse wetgeving, is niet noodzakelijk.

Luidens paragraaf 2, die de regel vervat in artikel 52, § 2 van de Zeewet overneemt, doet de betaling van het deel van het beperkingsfonds waarop een schuldeiser recht heeft, zijn vordering uitdoven. Het deel van zijn vordering dat de schuldeiser niet uit het fonds kan recupereren, kan hij derhalve nadien niet meer verhalen op een andere wijze of inz. op andere activa van de fondssteller.

Paragraaf 3 bepaalt dat de vereffenaar ook tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen kan verrichten. Tussentijdse verdelingen kunnen nuttig zijn, aangezien het lang kan duren vooraleer alle betwistingen omtrent alle vorderingen definitief zijn opgelost en de uiteindelijke verdeling van het fonds komt vast te staan. In dit verband kan ook worden verwezen naar CMI-Richtsnoer 15(c).

opposition, de l'article 25 du Code de droit international privé et, bien entendu, du Règlement Bruxelles I *bis* relatif à la reconnaissance des jugements étrangers.

Article 3.2.60. Répartition du fonds

Dans le cadre de la répartition d'un fonds de limitation naît un concours de créanciers, tous traités sur un pied d'égalité. En principe, aucun privilège ne peut être invoqué. Le paragraphe 1er est basé sur l'article 12.1 de la Convention LLMC. Les mêmes principes sont, en partie de manière superflue, repris aux articles 51, § 1er et 52, § 1er, de la Loi Maritime.

Conformément aux dispositions citées de la Convention, une réserve est faite concernant la priorité éventuelle sur la base de l'article 6.3 de la Convention LLMC. L'introduction d'une telle priorité est toutefois laissée au législateur régional.

Parmi les droits de priorité exclus par le paragraphe 1er figurent bien les droits de sûretés sur navires qui sont réglementés au titre 5 du livre 2. Il n'est pas nécessaire d'introduire une disposition expresse en ce sens comme celle qui figure dans la législation anglaise.

Selon le paragraphe 2, qui reprend la règle contenue à l'article 52, § 2, de la Loi Maritime, le paiement de la partie du fonds de limitation, sur lequel un créancier possède un droit, entraîne l'extinction de sa créance. Le créancier ne pourra plus par conséquent récupérer d'une autre manière, en particulier sur d'autres actifs du constituant du fonds, la partie de sa créance qu'il n'a pas pu récupérer sur le fonds.

Le paragraphe 3 stipule que le liquidateur peut aussi effectuer des répartitions intermédiaires ou partielles. Les répartitions intermédiaires peuvent être utiles, étant donné qu'il peut s'écouler un long laps de temps avant que toutes les contestations relatives à toutes les créances se soient définitivement résolues et que l'on puisse établir la répartition définitive du fonds. À cet égard, il peut également être renvoyé à la ligne directrice 15(c) du CMI.

De volledigheidshalve opgenomen paragraaf 4 is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 11(f) (zie ook art. 13.3 LLMC).

Paragraaf 5 neemt artikel 12.2 van het LLMC-Verdrag over.

Paragraaf 6 neemt artikel 12.3 van het LLMC-Verdrag over.

Paragraaf 7 neemt artikel 12.4 van het LLMC-Verdrag over.

Paragraaf 8 is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 20(a).

Paragraaf 9 is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 21.

Artikel 3.2.61. Sluiting van het fonds

Indien na het vereffenen van alle schuldvorderingen nog een positief saldo overblijft, komt dit saldo toe aan de persoon die destijds het fonds heeft gevormd, of aan de persoon die de rechten van de oorspronkelijke fondssteller heeft overgenomen (ten gevolge van faillissement, overname, fusie e.d.). Dit wordt geregeld in paragraaf 1, die is gebaseerd op artikel 52, § 3, eerste lid van de Zeewet.

Voor de gevallen waarin het fonds niet meer aan de vereisten voldoet – bijvoorbeeld omdat de fondssteller niet voldoet aan een beschikking om een bijkomende zekerheid te verschaffen (art. 3.2.62) – of waarin, inz. na bezwaar, wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat (art. 3.2.63, § 3) wordt door paragraaf 2 een bescherming voor de schuldeisers ingebouwd, die is geïnspireerd door CMI-Richtnoer 9(a). Het alternatief om een wachttermijn in te stellen vooraleer het fonds wordt teruggestort, biedt de schuldeisers minder waarborgen, ook qua gelijke behandeling (zeker wanneer het fonds is gevormd door het verschaffen van een zekerheid) en verdient geen navolging. Het verdient de voorkeur het beschikbare fonds verder te vereffenen en te verdelen, ook al veronderstelt dit de verderzetting van de normale procedure.

Le paragraphe 4, repris à des fins d'exhaustivité, est inspiré de la ligne directrice 11(f) du CMI (voir également art. 13.3 LLMC).

Le paragraphe 5 reprend l'article 12.2 de la Convention LLMC.

Le paragraphe 6 reprend l'article 12.3 de la Convention LLMC.

Le paragraphe 7 reprend l'article 12.4 de la Convention LLMC.

Le paragraphe 8 est basé sur la ligne directrice 20(a) du CMI.

Le paragraphe 9 est basé sur la ligne directrice 21 du CMI.

Article 3.2.61. Clôture du fonds

Si, après la liquidation de toutes les créances, il existe encore un solde positif, ce solde revient à la personne qui a constitué le fonds à l'époque ou aux personnes qui ont repris les droits du constituant initial du fonds (suite à une faillite, à une reprise, à une fusion, etc.). Ces dispositions sont réglementées au paragraphe 1er, qui est basé sur l'article 52, § 3, alinéa 1er, de la Loi Maritime.

Pour les cas où le fonds ne serait plus conforme aux exigences – par exemple parce que le constituant du fonds ne satisfait pas à une ordonnance visant à l'obtention d'une garantie complémentaire (art. 3.2.62 – ou si, en particulier après une objection, il est établi qu'il n'y a pas de droit à la limitation de responsabilité (art. 3.2.63, § 3), le paragraphe 2 introduit une protection pour les créanciers, qui est inspirée de la ligne directrice 9(a) du CMI. L'alternative consistant à introduire un délai d'attente avant que le fonds ne soit remboursé, offre moins de garanties aux créanciers, y compris en matière d'égalité de traitement (en particulier lorsque le fonds est constitué par l'octroi d'une sûreté) et ne mérite pas d'être suivie. Il est préférable de continuer à liquider et à répartir le fonds disponible, même si cela présuppose la poursuite de la procédure normale.

Paragraaf 3 bepaalt dat de schuldeisers hun normale uitvoeringsmogelijkheden tegen de schuldenaar hernemen wanneer het fonds wordt ontbonden. In dat geval wordt het fonds geacht nooit te hebben bestaan, zodat artikel 3.2.57, § 4 geen toepassing vindt en de interesten op de vorderingen van de schuldeisers zijn verschuldigd tot op de datum van effectieve betaling.

Na afloop van de vereffening en verdeling van het beperkingsfonds, of indien het op een andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op, waarin wordt toegelicht op welke wijze het fonds werd beëindigd. Tegen dit eindadvies kan bezwaar worden gemaakt. Nadat het eindadvies definitief is geworden of over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is afgesloten. Dit wordt geregeld in paragraaf 4. Op deze wijze wordt een duidelijk eindpunt gecreëerd, en kan ook later nog worden nagegaan waarom en op welke wijze het fonds werd gesloten.

Artikel 3.2.62. Bijkomende zekerheid

Wanneer het beperkingsfonds wordt gevormd door middel van een zekerheid, moet deze zekerheid tevens een provisie voor te vervallen interesten omvatten (art. 3.2.49, § 3). In de praktijk blijkt het echter vaak moeilijk om de duur van de procedure te voorspellen, en gebeurt het naar verluidt geregeld dat de initieel verschafte zekerheid niet meer volstaat. In dergelijke hypothese dienen zowel de vereffenaar als de schuldeisers over de mogelijkheid te beschikken om de fondssteller bevel te laten opleggen om een bijkomende zekerheid te verschaffen, voor een bijkomende periode aan interesten.

Wanneer de fondssteller de bijkomende zekerheid verschaft, wordt de procedure uiteraard gewoon verder gezet. Wanneer de fondssteller echter weigert een bijkomende zekerheid te verschaffen of niet meer in staat is dit te doen, is de zekerheid niet langer toereikend, en wordt toepassing gemaakt van artikel 3.2.61, § 2.

Artikel 3.2.63. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

Le paragraphe 3 stipule que les créanciers récupèrent leurs possibilités d'exécution normale à l'encontre du débiteur lorsque le fonds est dissous. Dans ce cas, le fonds est estimé n'avoir jamais existé, si bien que l'article 3.2.57, § 4, ne s'applique pas et que les intérêts sur les créances des créanciers sont dus jusqu'à la date du paiement effectif.

Aux termes de la liquidation et de la répartition du fonds de limitation, ou si ce fonds est dissous d'une autre façon, le liquidateur rédige un avis final dans lequel il explique la façon dont il a mis un terme au fonds. Il est possible de présenter des objections à l'encontre de cet avis final. Une fois que l'avis final est devenu définitif ou qu'il a été tranché de manière définitive sur les objections formulées, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé. Ceci est réglementé au paragraphe 4. De cette manière, un point final est clairement établi, et il reste possible de vérifier ultérieurement pourquoi et de quelle façon le fonds a été clôturé.

Article 3.2.62. Garantie additionnelle

Si le fonds de limitation est constitué au moyen d'une garantie, cette garantie doit également contenir une provision pour les intérêts à échoir (art. 3.2.49, § 3). Dans la pratique, cependant, il s'avère souvent difficile de prévoir la durée de la procédure et il arrive semble-t-il régulièrement que la garantie initialement fournie ne suffise plus. Dans une telle hypothèse, le liquidateur comme les créanciers doivent disposer de la possibilité de faire imposer au constituant du fonds l'octroi d'une garantie complémentaire, pour une période complémentaire d'intérêts.

Si le constituant du fonds fournit la garantie complémentaire, la procédure ordinaire se poursuit naturellement. Mais si le constituant du fonds refuse de fournir une garantie complémentaire ou n'est plus en état de le faire, la garantie n'est plus suffisante et il est fait application de l'article 3.2.61, § 2.

Article 3.2.63. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

Aan de fondssteller moet de mogelijkheid worden geboden om snel en eenvoudig een fonds te vormen, zodat hij zich kan beroepen op de rechtsgevolgen en de bescherming die een fonds biedt. De beschikkingen van de voorzitter ter zake zijn dan ook uitvoerbaar bij voorraad. De voorzitter oefent slechts een beperkte, *prima facie* controle uit. Het spreekt dan ook voor zich dat bij latere betwistingen de rechter ten gronde niet door de beschikkingen van de voorzitter is gebonden. Dit alles is ook onder de gelding van de Zeewet het geval (art. 48, § 7, dat verwijst naar art. 1039 Ger.W.).

De beschikkingen van de voorzitter kunnen enkel worden aangevochten op de wijze en binnen de termijn vastgelegd in de paragrafen 2 e.v. Indien binnen bedoelde termijn geen betwisting volgt, staat inz. de rechtsgeldigheid van de fondsvorming definitief vast, en kan geen enkele rechter er nog anders over oordelen.

De fondssteller kan op een eenvoudige en snelle wijze een beperkingsfonds vormen. Nadien moet aan de schuldeisers de mogelijkheid worden geboden om de fondsvorming aan te vechten, en ten gronde te laten beoordelen of het fonds inderdaad rechtsgeldig werd gevormd. Daarbij is van het grootste belang dat al deze betwistingen worden geconcentreerd bij één enkele rechtbank, en dit zowel op nationaal vlak als op internationaal vlak. Wanneer verschillende rechters, elk voor zich, gaan beoordelen of het beperkingsfonds al dan niet rechtsgeldig is gevormd, zijn tegenstrijdige uitspraken bijna onvermijdelijk.

Enkel de rechtbank van koophandel , bij wiens voorzitter het fonds is gevormd, mag oordelen over de vragen betreffende de rechtsgeldigheid van het fonds. Andere rechters, zoals bijvoorbeeld de rechter die moet oordelen over de vordering ten gronde van een schuldeiser en de aansprakelijkheid van de fondssteller, zijn wat betreft de rechtsgeldigheid van het fonds niet bevoegd.

Er wordt uitdrukkelijk geopteerd voor neutrale termen als "bezwaar" ("objection") en "bezwaar indienen" (introduire une objection"); er wordt geen gebruik meer gemaakt van de term "verzet"

La possibilité doit être offerte au constituant du fonds de constituer rapidement et simplement un fonds, afin qu'il puisse invoquer les conséquences juridiques et la protection offerte par un fonds. Les ordonnances du président en la matière sont donc exécutoires par provision. Le président exerce seulement un contrôle limité, *prima facie.* Il va dès lors de soi que lors de contestations ultérieures, le juge du fond n'est pas lié par les ordonnances du président. Tout cela est d'ailleurs également le cas selon la Loi Maritime (art. 48, § 7, qui renvoie à l'art. 1039 C.jud.).

Les ordonnances du président ne peuvent être attaquées que selon les modalités et dans les délais établis aux paragraphes 2 et suivants. Si, dans le délai fixé, aucune contestation ne survient, la validité juridique de la constitution du fonds est définitivement établie et aucun juge ne peut en juger autrement.

Le constituant du fonds peut constituer de manière simple et rapide un fonds de limitation. Ensuite, la possibilité doit être offerte aux créanciers d'attaquer la constitution du fonds et de faire juger sur le fond si le fonds a été effectivement valablement constitué. Dans ce contexte, il est de la plus haute importance que toutes ces contestations soient concentrées auprès d'un seul tribunal, et ceci au niveau tant national qu'international. Lorsque différents juges, chacun de leur côté, évaluent si le fonds de limitation a été ou non valablement constitué, des jugements contradictoires sont presque inévitables.

Seul le tribunal de commerce dont le président a été impliqué dans la constitution du fonds peut évaluer les questions relatives à la validité de ce fonds. D'autres juges, comme le juge qui doit juger de la demande sur le fond d'un créancier et de la responsabilité du constituant du fonds, ne sont pas compétents pour juger de la validité de ce fonds.

On opte expressément pour des termes neutres tels que « objection » (« bezwaar ») et « introduire une objection » (« bezwaar indienen ») ; il n'est plus fait usage du terme « opposition » (« verzet ») qui est utilisé dans l'actuel article 48, § 5, alinéa 4, de la Loi

("opposition"), die in het huidige artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet wordt gehanteerd. Aldus wordt beoogd verwarring te vermijden met de procedures van verzet en derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek. Een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de beschikkingen van de voorzitter, start daardoor een procedure ten gronde voor de rechtbank van koophandel, die wordt beheerst door de normale procedureregels inzake procedures ten gronde, met dien verstande dat het gaat om een rechtspleging op verzoekschrift.

Betwistingen betreffende de rechtsgeldigheid van het gevormde fonds worden gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikkingen heeft gegeven, binnen een termijn van drie maanden na de publicatie van de tweede beschikking. Deze termijn van drie maanden wordt desgevallend verlengd met de afstandstermijnen voorzien in artikel 55 Ger.W. Dit wordt bepaald in paragraaf 3, dat niet wezenlijk afwijkt van de regeling in de Zeewet (art. 48, § 5, vierde lid).

Wanneer een bezwaar wordt ingediend, verwittigt de griffie, steeds luidens paragraaf 3, de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, zodat zij desgewenst in de procedure kunnen tussenkomen om hun standpunt kenbaar te maken.

Paragraaf 3 regelt verder de behandeling van de bezwaren door de rechtbank.

De rechtbank beoordeelt alle mogelijke vragen die m.b.t. de rechtsgeldigheid van de fondsvorming kunnen rijzen, zoals bijv. de vraag of het fonds werd gevormd op een door het toepasselijke Verdrag toegelaten plaats, of de fondssteller behoort tot een categorie personen die de aansprakelijkheidsbeperking kan inroepen, of het beperkingsbedrag correct is berekend, of de fondssteller zich al dan niet schuldig heeft gemaakt aan een beperkingdoorbrekend gedrag, enz. De procedure die aldus bij de rechtbank aanhangig wordt gemaakt is een gewone procedure ten gronde, geen verzetsprocedure of procedure van derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek. De rechtbank is in deze

Maritime. On vise ainsi à éviter la confusion avec les procédures d'opposition et de tierce-opposition au sens du Code judiciaire. Un créancier qui soulève une objection contre les ordonnances du président entame ainsi devant le tribunal de commerce une procédure sur le fond, qui est régie par les règles normales de procédure relative aux procédures sur le fond, étant bien entendu qu'il s'agit d'une procédure sur requête.

Les contestations relatives à la validité du fonds constitué sont portées devant le tribunal de commerce dont le président a rendu les ordonnances, dans un délai de trois mois après la publication de la deuxième ordonnance. Ce délai de trois mois est, le cas échéant, prolongé des délais prévus à l'article 55 C.jud. Ceci est prévu au paragraphe 3, qui ne s'écarte pas essentiellement de la réglementation dans la Loi Maritime (art. 48, § 5, alinéa 4).

Lorsqu'une objection est introduite, le greffe avertit, toujours selon le paragraphe 3, le liquidateur, les créanciers connus, le constituant du fonds et les autres personnes réputées avoir constitué le fonds, si bien que ces parties peuvent, si elles le souhaitent, intervenir dans la procédure pour faire connaître leur point de vue.

Le paragraphe 3 réglemente en outre le traitement des objections par le tribunal.

Le tribunal évalue toutes les questions qui peuvent se poser quant à la validité de la constitution du fonds, comme la question de savoir si le fonds a été constitué en un lieu autorisé par la Convention applicable, ou si le constituant du fonds relève d'une catégorie de personnes qui peuvent invoquer la limitation de la responsabilité, ou si le montant de la limitation a été correctement calculé, ou si le constituant du fonds s'est rendu ou non coupable d'un comportement introduisant une rupture de la limitation, etc. La procédure ainsi introduite devant le tribunal est une procédure ordinaire sur le fond et non une procédure d'opposition ou une procédure de tierce-opposition au sens du Code judiciaire. Dans

procedure uiteraard niet gebonden door de beschikkingen die de voorzitter heeft gewezen.

Het bezwaar heeft steeds en van rechtswege betrekking op de beide beschikkingen van de voorzitter. Onder de Zeewet kan, althans volgens de klassieke Belgische opvatting, tegen de beide beschikkingen *afzonderlijk* verzet worden ingediend, en geldt ter zake bovendien een verschillende termijn. Doorgaans zal pas bezwaar worden ingediend na de publicatie van de tweede beschikking, aangezien de schuldeisers normaal slechts dan van de vorming van het beperkingsfonds kennis krijgen. Indien een schuldeiser echter toch op de hoogte zou zijn van het feit dat de fondssteller een verzoekschrift heeft ingediend en een openingsbeschikking heeft bekomen, staat het hem vrij om onmiddellijk bezwaar aan te tekenen, zonder de tweede beschikking af te wachten. Ook in dergelijke hypothese wordt de rechtbank met de volledige problematiek van de fondsvorming gevat.

Indien de rechtbank een bezwaar gegrond acht, kan zij het fonds laten ontbinden. Als alternatief kan zij echter, waar mogelijk, aanpassingen van het fonds bevelen. Een aanpassing zal uiteraard niet altijd geschikt zijn. Indien de rechtbank bijv. vaststelt dat de fondssteller niet behoort tot een categorie personen die gerechtigd is de beperking in te roepen, kan dit niet worden gecorrigeerd. Waar correctie echter wel mogelijk is, bijv. in geval van een verkeerd berekend bedrag, worden overbodige procedures aldus vermeden. Anders zou de fondssteller zich immers gedwongen zien om een volledig nieuwe beperkingsprocedure op te starten. Indien de rechtbank een aanpassing beveelt, stelt zij ook de termijn vast waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Dergelijk vonnis moet ook worden bekendgemaakt, aangezien het voor de schuldeisers een aanzienlijk belang kan hebben. De formulering van de wetsbepaling m.b.t. de bekendmaking is afgestemd op deze van andere bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen.

Wanneer tegen een beperkingsfonds bezwaar wordt ingediend, blijven de rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden totdat de rechtbank uitspraak heeft gedaan. Dit is uitdrukkelijk

cette procédure, le tribunal n'est naturellement pas lié par les ordonnances rendues par le président.

L'objection concerne toujours et de droit les deux ordonnances du président. Selon la Loi Maritime, il est – du moins selon la conception belge classique – possible d'introduire *séparément* une opposition contre les deux ordonnances, et un délai différent s'applique en outre en la matière. Généralement, une objection ne sera introduite qu'après la publication de la deuxième ordonnance, étant donné que les créanciers ne peuvent avoir normalement connaissance qu'à ce moment-là de la constitution du fonds de limitation. Si cependant, un créancier a été malgré tout informé du fait que le constituant du fonds a introduit une requête et a obtenu une ordonnance d'ouverture, il est loisible à ce créancier de faire connaître immédiatement son objection sans attendre la deuxième ordonnance. Dans ce cas également, le tribunal se trouve saisi de la totalité de la problématique de la constitution du fonds.

Si le tribunal juge une objection fondée, il peut faire dissoudre le fonds. Il peut cependant ordonner, à titre d'alternative, là où cela s'avère possible, que des adaptations soient apportées au fond. Une adaptation ne sera naturellement pas toujours possible. Si, par exemple, le tribunal constate que le constituant du fonds n'appartient pas à une catégorie de personnes ayant le droit d'invoquer la limitation, cela ne peut être corrigé. Cependant, lorsqu'une correction est possible, par exemple dans le cas d'un montant calculé erronément, des procédures superflues peuvent ainsi être évitées. Faute de quoi, le constituant du fonds se verrait en effet contraint de relancer une procédure de limitation entièrement nouvelle. Si le tribunal ordonne une adaptation, il fixe également le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Un tel jugement doit également être publié, étant donné qu'il peut présenter un intérêt considérable pour les créanciers. La formulation de la disposition de loi concernant la publication a été ajustée à celle d'autres dispositions du Code belge de la Navigation sur des publications obligatoires.

Si une objection est introduite contre un fonds de limitation, les conséquences juridiques de la constitution du fonds restent valables jusqu'à ce que le tribunal ait rendu son jugement. Ceci est

bepaald in paragraaf 3, laatste lid. Hangende de bezwaarprocedure kan de fondssteller zich dus blijven beroepen op de bescherming die het fonds hem biedt, inz. op het gebied van beslagprocedures. Hierboven werd reeds uiteengezet waarom wordt afgezien van een regeling i.v.m. de rechterlijke schorsing van de rechtsgevolgen.

Paragraaf 3 betreft de meest voorkomende vorm van bezwaar. De voorzitter kan echter ook in sommige andere gevallen beschikkingen wijzen, zo bijv. omtrent een bijkomende zekerheid voor interesten (art. 3.2.62), waartegen eveneens bezwaar kan worden aangetekend. De indiening van dergelijk bezwaar wordt geregeld door paragraaf 4.

De vorming van een beperkingsfonds is *in se* een vorm van globale betaling aan alle schuldeisers ten opzichte waarvan de beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen. De beschikkingen i.v.m. het beperkingsfonds dienen dan ook t.o.v. al deze schuldeisers te gelden. De situatie zou nutteloos worden gecompliceerd indien de vorming van een beperkingsfonds t.o.v. bepaalde schuldeisers als ongeldig zou worden beschouwd, terwijl zij t.o.v. andere schuldeisers wel geldig zou zijn. Paragraaf 5 geeft hiervoor een oplossing.

Titel 3 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Toegang tot het vervoer

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren.

Verder zijn de basisregelen opgenomen inzake de toegang tot het vervoer over de binnenwateren, die tot op heden, wat het interne recht betreft, louter in koninklijke besluiten waren vervat. Deze regeling krijgt dus een uitdrukkelijke wettelijke grondslag.

De bepalingen van de artikelen 5, 6 en 7 van de wet van 8 juli 1976 werden verwerkt in het Boek Handhaving.

explicitement formulé au paragraphe 3, dernier alinéa. Pendant la procédure d'objection, le constituant du fonds peut donc continuer à invoquer la protection que lui offre le fonds, en particulier dans le domaine des procédures de saisie. Il a déjà été exposé ci-dessus les raisons pour lesquelles on s'écarte d'un régime de suspension des conséquences juridiques.

Le paragraphe 3 concerne la forme la plus courante d'objection. Cependant, dans certains autres cas, le président peut rendre des ordonnances, par exemple concernant une garantie additionnelle pour les intérêts (art. 3.2.62), contre lesquelles il est également possible de formuler une objection. L'introduction d'une telle objection est réglementée par le paragraphe 4.

La constitution d'un fonds de limitation constitue en soi une forme de paiement global à tous les créanciers vis-à-vis desquels la limitation de responsabilité peut être invoquée. Les ordonnances relatives au fonds de limitation doivent dès lors valoir vis-à-vis de tous ces créanciers. La situation serait inutilement compliquée si la constitution d'un fonds de limitation était considérée comme non valide vis-à-vis de certains créanciers alors qu'elle serait valide vis-à-vis d'autres créanciers. Le paragraphe 5 fournit une solution à cet effet.

Titre 3 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Accès au transport

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie.

Ont également été reprises les règles de base en matière d'accès au transport par batellerie, qui étaient jusqu'à présent, en ce qui concerne le droit interne, purement contenues dans des arrêtés royaux. Ces règles se voient donc recevoir une base légale expresse.

Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la loi du 8 juillet 1976 ont été traitées dans le Livre relatif à la mise en application.

Hoofdstuk 2 – Bevrachtingsmarkt en prijsvorming

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

De bepalingen van de artikelen 8, 9 en 10 van de wet van 3 juni 2014 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Hoofdstuk 3 – Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 3.3.13. Begrippen

De begripsbepalingen in paragraaf 1 berusten op die in de artikelen 1.2, 8.2 en 9.1, eerste zin van het CLNI-Verdrag 2012. Zij moeten verdragsconform worden uitgelegd.

Hoewel het CLNI-Verdrag 2012 het heeft over de "hulpverlener", wordt in de Nederlandstalige versie van dit hoofdstuk omwille van de wetgevingstechnische consistentie vastgehouden aan de ook elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte term "berger". Nu het bedoelde begrip nader, en wel breed, wordt gedefinieerd, en sowieso een verdragsconforme uitlegging vereist is, levert deze terminologische aanpassing geen bezwaar op.

Paragraaf 2 berust op artikel 1.4 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.14. Internationale en materiële toepassing

Hier wordt een onderscheid gemaakt analoog aan dat betreffende het LLMC-Verdrag:

- paragraaf 1 verzekert inz. dat ook niet-bedrijfsmatig gebruikte schepen, welke buiten het verdragsregime vallen – overigens in lijn met huidig Belgisch recht - beperkingsgerechtigd zijn; daarop zijn uitsluitend de nationale bepalingen van toepassing;

Chapitre 2 – Marché des affrètements et formation des prix

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

Les dispositions des articles 8 à 9 et 10 de la loi du 3 juin 2014 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Chapitre 3 – Limitation de responsabilité

Section 1 – Dispositions générales

Article 3.3.13. Notions

Les définitions au paragraphe 1er reposent sur celles des articles 1.2, 8.2 et 9.1, première phrase de la Convention CLNI 2012. Elles doivent être interprétées dans un sens conforme à la convention.

Même si la Convention CLNI 2012 évoque le terme « hulpverlener », dans la version en langue néerlandaise de ce chapitre, pour des questions de cohérence légistique, le choix a été fait de maintenir le terme de « berger », également utilisé ailleurs dans le Code belge de la Navigation. Étant donné que la notion visée est définie plus amplement et largement, et que, quoi qu'il en soit, une interprétation conforme à la convention est requise, cette adaptation terminologique ne suscite pas d'objection.

Le paragraphe 2 repose sur l'article 1.4 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.14. Application internationale et matérielle

On établit ici une distinction de façon analogue aux dispositions relatives à la Convention LLMC :

- le paragraphe 1er veille en particulier à ce que les navires utilisés à des fins non commerciales, qui ne relèvent pas du régime conventionnel – conformément d'ailleurs au droit belge actuel – aient aussi droit à la limitation ; seules les dispositions nationales y sont applicables ;

- paragraaf 2 specificeert welke bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van overeenkomstige toepassing zijn wanneer het CLNI-Verdrag 2012 rechtstreekse toepassing vindt;

- paragraaf 3 bevat een elementaire IPR-regel, die minder is uitgewerkt dan die i.v.m. het LLMC-Verdrag, omdat het CLNI-Verdrag 2012 ter zake geen bepalingen bevat.

Wat betreft de strekking van de overeenkomstige toepassing wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.2.33.

Artikel 3.3.15. Uitlegging

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.33.

Artikel 3.3.16. Andere regelgeving

Deze bepaling bevestigt de rechtstreekse toepasselijkheid van het CLNI-Verdrag 2012 op de gevallen bedoeld in 15.1 van dat verdrag, rekening houdend met het Belgische voorbehoud betreffende vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Artikel 3.3.17. Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken

Deze bepaling berust op artikel 1.1, 1.3 en 1.5 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.18. Erkenning van aansprakelijkheid

Deze bepaling berust op artikel 1.6 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.19. Vorderingen vatbaar voor beperking

Deze bepaling berust op artikel 2 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.20. Vorderingen uitgezonderd van beperking

- le paragraphe 2 précise les dispositions du Code belge de la Navigation qui sont d'application conforme lorsque la Convention CLNI 2012 s'applique directement ;

- le paragraphe 3 comprend une règle de DIP élémentaire, moins élaborée que celle relative à la Convention LLMC, parce que la Convention CLNI 2012 ne comprend pas de dispositions en la matière.

Concernant l'intention de l'application par analogie, il est renvoyé au commentaire de l'article 3.2.33.

Article 3.3.15. Interprétation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.33 commenté ci-dessus.

Article 3.3.16. Autre réglementation

Cette disposition confirme l'applicabilité directe de la Convention CLNI 2012 sur les cas visés au 15.1 de cette convention, compte tenu de la réserve belge relative aux créances pour dommages, à la suite de la modification de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Section 2 – Le droit à la limitation

Article 3.3.17. Personnes en droit de limiter leur responsabilité

Cette disposition repose sur les articles 1.1, 1.3 et 1.5 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.18. Reconnaissance de responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 1.6 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.19. Créances soumises à la limitation

Cette disposition repose sur l'article 2 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.20. Créances exclues de la limitation

Deze bepaling berust op artikel 3 van het CLNI-Verdrag 2012, met toevoeging van het Belgische voorbehoud.

Artikel 3.3.21. Gedragingen die de beperking opheffen

Deze bepaling berust op artikel 4 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.22. Verrekening van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 5 van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 3 – Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 3.3.23. Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

Deze bepaling berust op artikel 6 van het CLNI-Verdrag 2012.

Wat betreft de nationale voorrangsregeling m.b.t. vorderingen wegens beschadiging van waterwegen haveninfrastructuur die mogelijk wordt gemaakt door artikel 6.2 van het CLNI-Verdrag 2012, is hier geen bepaling opgenomen, omdat deze kwestie wordt overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

Art. 3.3.24. Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit

Deze bepaling berust op artikel 7 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.25. Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers

Deze bepaling berust op artikel 8.1 van het CLNI-Verdrag 2012. De begripsomschrijving vervat in artikel 8.2 van het verdrag is geïntegreerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.3.13, § 1, 6°.

Artikel 3.3.26. Omrekening van rekeneenheden

Deze bepaling berust op artikel 9.1 van het CLNI-Verdrag 2012. De eerste zin van deze laatste

Cette disposition repose sur l'article 3 de la Convention CLNI 2012, en ajoutant la réserve belge.

Article 3.3.21. Conduite supprimant la limitation

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.22. Compensation des créances

Cette disposition repose sur l'article 5 de la Convention CLNI 2012.

Section 3 – Limites de la responsabilité

Article 3.3.23. Limites générales de la responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 6 de la Convention CLNI 2012.

En ce qui concerne les règles nationales en matière de priorité dont les créances pour dommages à l'infrastructure des voies d'eau et des ports peuvent bénéficier en raison de l'article 6.2 de la Convention CLNI 2012, aucune disposition n'en a été reprise ici parce que cette question est laissée aux législateurs régionaux.

Art. 3.3.24. Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

Cette disposition repose sur l'article 7 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.25. Limite applicable aux créances des passagers

Cette disposition repose sur l'article 8.1 de la Convention CLNI 2012. La définition contenue à l'article 8.2 de la convention a été intégrée à l'article 3.3.13, § 1er, 6°, déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.26. Conversion des unités de compte

Cette disposition repose sur l'article 9.1 de la Convention CLNI 2012. La première phrase de cette dernière disposition a été intégrée à l'article 3.3.13, § 1er, 7°, déjà commenté ci-dessus.

bepaling is ingewerkt in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.3.13, § 1, 7°.

Artikel 3.3.27. Samenloop van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 10 van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 4 – Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Artikel 3.3.28. Inroeping

Het eerste lid neemt artikel 11.1, eerste zin van het CLNI-Verdrag 2012 over.

Het tweede lid correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.47, tweede lid.

Artikel 3.3.29. Rechtsgevolgen

Deze bepaling correspondeert met artikel 11.2 van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Art. 3.3.30. Het beperkingsfonds

Dit artikel is deels de overname van artikel 11 van het CLNI-Verdrag 2012, deels de herhaling van de regels vervat in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.50.

Artikel 3.3.31. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.50.

Artikel 3.3.32. Dossier ter griffie

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.51.

Artikel 3.3.33. Openingsbeschikking

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.52.

Artikel 3.3.34. Vereffenaars

Article 3.3.27. Concours de créances

Cette disposition repose sur l'article 10 de la Convention CLNI 2012.

Section 4 – Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Article 3.3.28. Invocation

L'alinéa 1er reprend l'article 11.1, première phrase de la Convention CLNI 2012.

L'alinéa 2 correspond à l'article 3.2.47, alinéa 2, déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.29. Effets juridiques

Cette disposition correspond à l'article 11.2 de la Convention CLNI 2012.

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution d'un fonds

Art. 3.3.30. Le fonds de limitation

Cet article reprend en partie l'article 11 de la Convention CLNI 2012, et répète en partie les règles contenues à l'article 3.2.50 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.31. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.50 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.32. Dossier au greffe

Cette disposition correspond à l'article 3.2.51 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.33. Ordonnance d'ouverture

Cette disposition correspond à l'article 3.2.52 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.34. Liquidateurs

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.53.

Artikel 3.3.35. Vorming van het beperkingsfonds

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.54.

Artikel 3.3.36. Beschikbaarheidsbeschikking

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.55.

Artikel 3.3.37. Gevolgen van de fondsvorming

De paragrafen 1, 2 en 3 zijn deels de overname van artikel 14 van het CLNI-Verdrag 2012. De regeling correspondeert gedeeltelijk met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.56.

Artikel 3.3.38. Aangifte van schuldvorderingen

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.57.

Artikel 3.3.39. Verificatie van schuldvorderingen

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.58.

Artikel 3.3.40. Betwisting van veroordelingen ten gronde

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.59.

Artikel 3.3.41. Verdeling van het fonds

Paragraaf 1 is deels gebaseerd op artikel 13 van het CLNI-Verdrag 2012 en correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.60.

Artikel 3.3.42. Sluiting van het beperkingsfonds

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.61.

Artikel 3.3.43. Bijkomende garantie

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.62.

Cette disposition correspond à l'article 3.2.53 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.35. Constitution du fonds de limitation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.54 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.36. Ordonnance de disponibilité

Cette disposition correspond à l'article 3.2.55 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.37. Conséquences de la constitution de fonds

Les paragraphes 1er, 2 et 3 reprennent en partie l'article 14 de la Convention CLNI 2012. La réglementation correspond en partie à l'article 3.2.56 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.38. Déclaration de créances

Cette disposition correspond à l'article 3.2.57 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.39. Vérification des créances

Cette disposition correspond à l'article 3.2.58 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.40. Contestation des condamnations sur le fond

Cette disposition correspond à l'article 3.2.59 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.41. Répartition du fonds

Le paragraphe 1er est en partie basé sur l'article 13 de la Convention CLNI 2012 et correspond à l'article 3.2.60 commenté ci-dessus.

Article 3.3.42. Clôture du fonds de limitation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.61 commenté ci-dessus.

Article 3.3.43. Garantie additionnelle

Cette disposition correspond à l'article 3.2.62 commenté ci-dessus.

Artikel 3.3.44. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.63.

BOEK 4 – OPVARENDEN

Titel 1 – Schepelingen

Art. 4.1.1. Andere regelgeving

Deze bepaling bevat kruisverwijzingen naar andere toepasselijke internationale en nationale akten, waaronder de relevante ILO-verdragen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. De reden waarom deze laatste wet niet in het wetboek werd geïntegreerd is dat deze materie hoofdzakelijk onder de hoede is geplaatst van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Art. 4.1.2. Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst

In een eerste stadium is het wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een loutere, informatieve verwijzing op te nemen naar de wetten die de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst in de zeevisserij en de koopvaardij beheersen. Deze wetten zijn nauw verbonden met de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden verband houden.

De bepalingen van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 over de toepassing ervan aan boord van Belgische schepen zijn te aanzien als bepalingen van bijzonder dwingend recht in de zin van de Rome I-Verordening. Voor de binnenvaart en andere sectoren dienen de gewone verwijzingsregels van de Rome I-Verordening toepassing te vinden.

Titel 2 – Gezagvoerders

Artikel 4.2.1. Internationale toepassing

De ontworpen bepaling voert een duidelijke IPR-regeling in, welke berust op drie principes:

Article 3.3.44. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

Cette disposition correspond à l'article 3.2.63 commenté ci-dessus.

LIVRE 4 – PERSONNES EMBARQUÉES

Titre 1 – Hommes d'équipage

Art. 4.1.1. Autre réglementation

La présente disposition comprend des renvois à d'autres actes internationaux et nationaux applicables, parmi lesquels les conventions ILO pertinentes et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. La raison pour laquelle cette dernière loi n'a pas été intégrée au code est que cette matière est principalement placée sous la garde du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

Art. 4.1.2. Contrats d'engagement travail maritime

Dans un premier temps, il est souhaitable de reprendre dans le Code belge de la Navigation un renvoi purement informatif aux lois qui régissent actuellement le contrat d' engagement maritime dans la pêche maritime et la marine marchande. sont étroitement en lien étroit avec les matières régies par le Code belge de la Navigation.

Les dispositions de la Loi contrat d'engagement pêche maritime 2003 et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 relatives à leur application à bord de navires belges doivent être considérées comme des lois de police au sens du Règlement Rome I. Les règles de conflit de lois ordinaires du Règlement Rome I doivent être appliquées dans le secteur de la navigation intérieure ainsi que dans les autres secteurs.

Titre 2 – Commandants

Article 4.2.1. Application internationale

La disposition en projet introduit clairement un régime de DIP fondé sur trois principes :

- toepassing van dit hoofdstuk op de gezagvoerders van alle Belgische schepen (paragraaf 1);

- in lijn met de vigerende cassatierechtspraak, toepassing van het Belgische procesrecht op de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, de betekeningen aan boord en andere procedurehandelingen voor Belgische rechtbanken, zoals het afleggen van scheepsverklaringen voor Belgische rechtbanken (paragraaf 2);

- in lijn met klassieke zeerechtelijke principes, toepassing van het recht van de vreemde vlagstaat op de gezagvoerders van vreemde schepen, met als alternatief de toepassing van het recht van de plaats waar goederen of diensten aan het schip werden geleverd (paragraaf 3).

In de mate dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt beheerst door de Rome I-Verordening, zijn de daarin opgenomen regels van toepassing. Het is mogelijk dat de wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt beschouwd als een niet-contractuele aangelegenheid welke buiten het toepassingsgebied van de Rome I-Verordening valt.

De vraag of de kapitein de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker kan binden, valt sowieso buiten de Rome I-Verordening (art. 1.2, g)). De in paragraaf 3, eerste lid ontworpen verwijzingsregel geeft voorrang aan de wet van de vlag. Hierbij dient opgemerkt dat wanneer de rechter de inhoud van het buitenlands recht niet kan vaststellen, hij een beroep kan doen op de hulp van de partijen. Wanneer het kennelijk onmogelijk is de inhoud van buitenlands recht tijdig vast te stellen, wordt Belgisch recht toegepast (art. 15, § 2 WIPR).

Wanneer toepassing van de wet van de vlagstaat niet leidt tot binding van een scheepseigenaar, een reder of een scheepsgebruiker, wordt ingevolge het tweede lid van paragraaf 3 – zo dat wel tot binding leidt – het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het schip zich bevond op het

- l'application de ce chapitre aux commandants de tous les navires belges (paragraphe 1) ;

- s'alignant sur la jurisprudence en vigueur de la Cour de Cassation, l'application du droit de procédure belge en ce qui concerne le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, les significations faites à bord et les autres actes de procédure devant les tribunaux belges, comme le dépôt de rapports devant des tribunaux belges (paragraphe 2) ;

- s'alignant sur les principes classiques du droit maritime, l'application du droit de l'État du pavillon étranger aux commandants de navires étrangers et, alternativement, l'application du droit du lieu où les biens ont été livrés ou les services ont été fournis au navire (paragraphe 3).

Dans la mesure où le pouvoir de représentation du capitaine est régi par le Règlement Rome I, les règles que celui-ci contient sont d'application. Il se pourrait que le pouvoir de représentation légal du capitaine soit considéré comme une question non contractuelle ne tombant pas dans le champ d'application du Règlement Rome I.

La question de savoir si le capitaine, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire peut engager le principal ne tombe de toute façon pas sous le Règlement Rome I (art. 1.2, g)). La règle de conflit en projet au paragraphe 3, premier alinéa accorde la priorité à la loi du pavillon. Notons à ce propos que, lorsque le juge ne peut pas établir le contenu du droit étranger, il peut requérir la collaboration des parties. Lorsqu'il est manifestement impossible d'établir le contenu du droit étranger en temps utile, il est fait application du droit belge (art. 15, § 2 CDIP).

Lorsque l'application de la loi de l'État du pavillon n'engage pas le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire, il sera fait application, en vertu du deuxième alinéa du paragraphe 3 – au cas où cela l'engagerait – du droit de l'État dans les eaux duquel le navire se trouvait au moment de la livraison des biens ou du service. Soit, dans la pratique, le droit

ogenblik van de levering van het goed of de dienst. In de praktijk zal dit, voor levering van goederen of diensten aan vreemde schepen in Belgische havens, het Belgisch recht zijn. Dergelijke regeling is in lijn met het gemeen IPR inzake vertegenwoordiging. Zij leidt tot een gunstige oplossing voor in Belgische havens actieve ondernemingen.

Zuiver publiekrechtelijke bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde schepen blijven in de regel beheerst door het recht van de vlagstaat.

Artikel 4.2.2. Andere regelgeving

In overeenstemming met de algemene optie om maximale klaarheid te brengen over de relatie tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en andere wetgeving, wordt in deze bepaling uitdrukkelijk aangeduid welke wetgeving wel of niet naast het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is.

In paragraaf 1 wordt duidelijk gemaakt dat de vertegenwoordiging door de gezagvoerder niet wordt beheerst door artikel 108 WIPR. In artikel 4.2.1, § 3 is een alternatieve, meer op de realiteit van het scheepvaartbedrijf toegesneden verwijzingsregel opgenomen.

In paragraaf § 2 wordt bepaald dat het optreden van de door een (door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbonden) gezagvoerder als behartiger van de belangen van derden *niet* worden beheerst door de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende zaakwaarneming (art. 1371-1375). Bovendien worden alle door de kapitein gestelde *rechts*handelingen door het hieronder toegelichte artikel 4.2.6, § 3 sowieso toegerekend aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker.

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving zijn principieel evenmin van toepassing (paragraaf 4).

Vooreerst bestaat onder de beoefenaars van het zeerecht klassiek een grote terughoudendheid om de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek inzake lastgeving toe te passen, omdat de kapitein werknemer is en een wettelijk bepaalde taak

belge en cas de livraison de biens et de services à des navires étrangers dans des ports belges. Un tel régime s'aligne sur le droit international privé en matière de représentation Elle s'avère être une solution favorable pour les entreprises actives dans des ports belges.

Les pouvoirs des commandants de navires étrangers qui relèvent exclusivement du droit public restent en règle générale régis par le droit de l'État du pavillon.

Article 4.2.2. Autre réglementation

Conformément à l'option générale d'apporter un maximum de clarté au sujet de la relation entre le Code belge de la Navigation et les autres législations, la présente disposition indique expressément quelle législation est ou non applicable à côté du Code belge de la Navigation.

Au paragraphe 1er, il est dit clairement que la représentation par le commandant n'est pas régie par l'article 108 CDIP. Une règle de conflit alternative qui correspond mieux à la réalité du secteur de la navigation est reprise à l'article 4.2.1, § 3.

Le paragraphe 2 précise que les actes accomplis par un commandant (lié par un contrat d' engagement maritime) afin de défendre les intérêts de tiers ne sont *pas* régis par les dispositions du Code civil relatives à la gestion d'affaires (art. 1371-1375). Ajoutons à cela que tous les actes *juridiques* posés par le capitaine sont quoi qu'il en soit imputés, en vertu de l'article 4.2.6, § 3 commenté ci-après, au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire.

Les dispositions du Code civil relatives au mandat ne sont en principe pas non plus applicables (paragraphe 4).

Disons tout d'abord que les praticiens du droit maritime rechignent traditionnellement à appliquer les dispositions du Code civil relatives au mandat, au motif que le capitaine est un travailleur salarié et qu'il exerce une tâche qui est définie par la loi. À cela s'ajoute que les articles 4.2.5, 4.2.6 et 4.2.7 proposés

uitoefent. Ten tweede zijn de hieronder ontworpen artikelen 4.2.5, 4.2.6 en 4.2.7 betreffende de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein op zich voldoende uitgewerkt en zou toepassing van de artikelen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving nauwelijks of geen toegevoegde waarde hebben. Indien de ontworpen regelen in een bepaald geval onvoldoende zouden blijken, verdient het de voorkeur terug te vallen op algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken en eventueel op de algemene beginselen betreffende vertegenwoordiging, eerder dan de specifieke bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving.

In paragraaf 4 wordt gepreciseerd dat de bewijswaarde van scheepsboeken niet dient te worden beoordeeld met gebruikmaking van de regelen die gelden voor koopmansboeken. De in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regeling (art. 4.2.9, § 2) komt in de plaats. Dit ligt in lijn met de in het wetboek nagestreefde opheffing van het in de scheepvaart immers voorbijgestreefde onderscheid tussen het burgerlijk recht en het handelsrecht en de beoogde gelijkstelling van het statuut van handelsschepen en andere vaartuigen, alsook van de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht.

Artikel 4.2.3. Afwijkende bedingen

In paragraaf 1 worden perken gesteld aan de vrijheid van de werkgever om de wettelijke opdrachten van de gezagvoerder te beperken.

Concreet beoogt paragraaf 1 de harde kern te vrijwaren van de in artikel 4.2.5 omschreven taken van de gezagvoerder en de kapitein en van de in artikelen 4.2.5, 4.2.6 en 4.2.7 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de kapitein. Heden gaat het om sterk gereduceerde, maar nog steeds essentiële bevoegdheden, waarvan het behoud noodzakelijk is in het algemeen belang en die zelfs de openbare orde raken, ongeacht de nadere afspraken die de werkgever en de kapitein kunnen maken over de zogenaamde commerciële functies van deze laatste.

Het in paragraaf 1 vooropgestelde principe wordt in paragraaf 2 in het juiste perspectief geplaatst,

ci-après, relatifs au pouvoir de représentation du capitaine, sont déjà en soi suffisamment élaborés et que l'application des articles du Code civil relatifs au mandat n'apporterait qu'une infime, voire aucune plus-value. Au cas où les règles en projet s'avéreraient insuffisantes dans un cas déterminé, il y a lieu de privilégier les principes et usages généraux dans le secteur de la navigation et éventuellement les principes généraux en matière de représentation, plutôt que les dispositions spécifiques du Code civil relatives au mandat.

Il est précisé au paragraphe 4 que la valeur probante des livres de bord ne doit pas être appréciée en fonction des règles en vigueur pour les livres de commerce, mais qu'il faut au contraire tenir compte du régime repris dans le Code belge de la Navigation (art. 4.2.9, § 2), conformément à l'intention de supprimer la distinction surannée dans la navigation entre le droit civil et le droit commercial, d'assimiler le statut des navires commerciaux à celui d'autres bâtiments, et d'assurer l'autonomie du droit de la navigation.

Article 4.2.3. Clauses dérogatoires

Le paragraphe 1er réduit la liberté de l'employeur de limiter les missions légales du commandant.

Concrètement, le paragraphe 1er tend à sauvegarder l'essentiel des tâches du capitaine et du commandant décrites à l'article 4.2.5 et les pouvoirs de représentation du capitaine visés aux articles 4.2.5, 4.2.6 et 4.2.7. Aujourd'hui, il s'agit de pouvoirs fortement réduits, mais toujours essentiels, à maintenir dans l'intérêt public et touchant même à l'ordre public, indépendamment des accords ultérieurs que l'employeur et le capitaine pourraient conclure au sujet des fonctions dites commerciales de ce dernier.

Le principe énoncé au paragraphe 1er est placé dans une perspective correcte au paragraphe 2, notamment

inzonderheid waar het de interne relatie tussen de kapitein en de reder betreft, of de commerciële belangen van de ladingeigenaars.

De bepaling belet niet dat de bevoegdheden van de gezagvoerder worden uitgebreid. In dat verband wordt verwezen naar artikel 4.2.6, § 1, 4°, § 5 en § 7.

Artikel 4.2.4. Rechtspositie

Deze bepaling heeft tot doel elke twijfel weg te nemen over de kwalificatie van de gezagvoerder als werknemer, die is verbonden door een arbeidsovereenkomst. Deze verduidelijking is wenselijk gelet op de aanhoudende discussie in rechtspraak en rechtsleer over de kwalificatie van de kapitein en de schipper als werknemer, lasthebber dan wel partij bij een overeenkomst *sui generis*. In deze strijd wordt, conform de recente ontwikkeling van het scheepvaartbedrijf, en in lijn met de evolutie in buitenlandse wetgeving, rechtspraak en rechtsleer, geopteerd voor het thans dominante werknemersstatuut. Als een gemeenrechtelijke lasthebber in de zin van het Burgerlijk Wetboek zal de gezagvoerder alleen optreden in uitzonderlijke, hieronder in artikel 4.2.6, § 5 en § 7 bepaalde gevallen.

Anderzijds kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet worden bepaald dat *alle* gezagvoerders contractuele werknemers zijn. Wanneer de gezagvoerder tevens scheepseigenaar is, zal hij uiteraard niet door een arbeidsovereenkomst verbonden zijn. Een overheidsgezagvoerder die werkzaam is in een statutair geregelde rechtspositie, is evenmin een werknemer verbonden door een arbeidsovereenkomst.

Het aan arbeidsovereenkomsten eigen gezagselement wordt in de definitie niet overgenomen, om een heropening te vermijden van het rechtsgeleerde debat over de aanwezigheid van dit gezagselement in de relatie tussen de kapitein en zijn werkgever. De aanduiding van het vereiste van een loon is voldoende om het onderscheid te maken met de situatie waarin een gezagvoerder optreedt als bevrachter of gebruiker.

là où il a trait à la relation interne entre le capitaine et l'armateur, ou aux intérêts commerciaux des propriétaires des cargaisons.

La disposition n'empêche cependant pas l'extension des pouvoirs du commandant. Il est renvoyé à ce propos à l'article 4.2.6, § 1er, 4°, § 5 et § 7.

Article 4.2.4. Position juridique

Cette disposition vise à effacer tous les doutes au sujet de la qualification du commandant en tant que travailleur lié par un contrat de travail. Cet éclaircissement est souhaitable compte tenu de l'éternelle polémique dans la jurisprudence et la doctrine au sujet de la qualification du capitaine et du batelier comme travailleur, mandataire ou partie à un contrat *sui generis*. Dans cette polémique, il est opté, conformément aux développements récents dans le secteur de la navigation et à l'évolution des lois, de la jurisprudence et de la doctrine à l'étranger, pour le statut actuellement dominant de travailleur salarié. Le commandant n'agira comme un mandataire de droit commun au sens du Code civil que dans des cas exceptionnels, énumérés ci-après à l'article 4.2.6, § 5 et § 7.

On ne peut d'autre part pas dire dans le Code belge de la Navigation que *tous* les commandants sont des travailleurs sous contrat. Lorsque le commandant est en même temps le propriétaire du navire, il n'est évidemment pas lié par un contrat de travail. Le commandant d'un navire public ayant une fonction statutaire n'est pas non plus un travailleur lié par un contrat de travail.

L'élément de l'autorité propre aux contrats de travail n'est pas repris dans la définition, afin d'éviter de retomber dans la polémique doctrinaire relative à la présence d'un élément d'autorité dans les relations entre le capitaine et son employeur. La mention de l'exigence d'une rémunération suffit pour faire la distinction avec la situation dans laquelle un commandant agit comme affréteur ou utilisateur.

Artikel 4.2.5. Taken

Deze bepaling omschrijft op een elementaire wijze de taken van de gezagvoerder en de kapitein. Dit gebeurt door in paragraaf 1 een opsomming te geven van de opdrachten waarmee alle gezagvoerders, deels ingevolge andere toepasselijke regelen, belast zijn, en door in paragraaf 2 de specifieke taken van de kapiteins te bepalen.

De opsomming van de taken van de gezagvoerder in paragraaf 1 wordt voorafgegaan door de passage "in het bijzonder". Dit is noodzakelijk omdat het in artikel 1.1.6, § 1, 1° gedefinieerde begrip gezagvoerder insluit dat deze laatste belast is met het "bevel" van het schip. De bevelvoering is m.a.w. inherent aan de figuur van de gezagvoerder en moet in het ontworpen takenpakket niet worden herhaald. Het hier toegelichte artikel is in wezen een specificatie van wat de in de definitie vermelde bevelvoering precies inhoudt. De woorden "in het bijzonder" geven bovendien aan dat de gegeven opsomming niet uitputtend is.

In paragraaf 1 wordt doelbewust verwezen naar "de in dit wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen, de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaronder het goed zeemanschap".

Vooreerst is het optreden van de gezagvoerder nader geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf, in het bijzonder in de ontworpen titel, maar bijvoorbeeld ook in de bepalingen betreffende de verplichting tot hulpverlening.

De taken van de gezagvoerder kunnen desgevallend nader worden ingevuld aan de hand van de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen (waaronder het goed zeemanschap), zoals die als rechtsbron zijn erkend in artikel 1.2.3. De toepassing van gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, eerder dan de opname in het wetboek van een gedetailleerde beschrijving van de taken van de gezagvoerder, is verantwoord teneinde bij de toetsing van diens optreden speelruimte te

Article 4.2.5. Tâches

La présente disposition donne une description élémentaire des tâches du commandant et du capitaine. Elle fait cela en énumérant au paragraphe 1er les tâches qui incombent à tous les commandants, en partie conformément à d'autres règles applicables, et en fixant au paragraphe 2 les tâches spécifiques attribuées au capitaine.

L'énumération des tâches du commandant au paragraphe 1er est précédée des termes « en particulier ». Ceci est nécessaire du fait que la notion de commandant définie à l'article 1.1.6, § 1er, 1° implique que ce dernier est chargé du « commandement » du navire. Le commandement est en d'autres termes inhérent à la personne du commandant et ne dois pas être répété dans la liste des tâches. L'article commenté ici constitue essentiellement une spécification de ce que comporte le commandement repris dans la définition. Les termes « en particulier » laissent en outre sous-entendre que l'énumération n'est pas exhaustive.

Il est sciemment fait renvoi au paragraphe 1er aux « règles du présent Code et autres lois applicables, aux usages et aux principes généraux du droit de la navigation, dont l'art de la navigation ».

Disons tout d'abord que l'action du commandant est réglée plus en détail dans le Code belge de la Navigation proprement dit, plus particulièrement dans le titre projeté, mais aussi, par exemple, dans les dispositions relatives à l'obligation de prêter assistance.

Les tâches du commandant peuvent, le cas échéant, être complétées à l'aide des usages et des principes généraux du droit de la navigation (dont l'art de la navigation), tels que reconnus comme source de droit dans l'article 1.2.3. L'application des usages et des principes généraux du droit de la navigation plutôt qu'une description détaillée des tâches du commandant dans le code se justifie du fait qu'elle laisse une certaine marge lors de l'évaluation de ses actions et qu'elle permet en particulier de tenir compte des évolutions dans le secteur de la navigation. Les législations étrangères font dans ce

hebben en inzonderheid om rekening te kunnen houden met nieuwe ontwikkelingen in het scheepvaartbedrijf. In buitenlandse wetgevingen wordt in deze context overigens uitdrukkelijk naar de gebruiken verwezen. De basisnorm van het goed zeemanschap betreft in eerste instantie de nautische bevelvoering en is in dat verband trouwens geëxpliciteerd in de scheepvaartreglementering. Het goed zeemanschap dient te worden opgevat als een bredere standaard, die het gehele optreden van de gezagvoerder beheerst.

Daarnaast vloeien diverse relevante normen voort uit de bestaande publiekrechtelijke maritieme wetsbepalingen. De beoogde verwijzing doelt eveneens op de toepasselijke scheepvaartreglementen, die uiteraard niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek moeten worden opgesomd.

Bij de interpretatie van de ontworpen bepaling moet rekening worden gehouden met het type, de bestemming en het reële gebruik van het schip in kwestie. De taak van een koopvaardijkapitein wordt uiteraard anders ingevuld dan die van de schipper van een pleziervaartuig.

In paragraaf 1, 1° wordt de gezagvoerder belast met "het beheer van het schip en de leiding van de navigatie".

Het begrip "beheer" verwijst hier niet (noodzakelijk) naar "daden van beheer" in de zin van het zakenrecht. Eerder is het algemene, Engelse begrip "management" geviseerd, dat in deze context trouwens ook in buitenlandse wetgeving wordt gehanteerd. Dit begrip heeft overigens ook een betekenis in het raam van de Regels van Den Haag, zoals die zijn geïntegreerd in boek 6.

De "leiding van de navigatie" dient in het bijzonder te gebeuren met inachtneming van de norm van het goed zeemanschap.

In paragraaf 1, 2° wordt aan de gezagvoerder "de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de bemanning" opgedragen.

contexte d'ailleurs expressément référence aux usages. La norme de base de l'art de la navigation concerne en premier lieu le commandement nautique et est d'ailleurs explicitée dans la réglementation de la navigation. L'art de la navigation doit être compris comme une norme fort large, qui s'applique à tous les actes du commandant.

En outre, diverses normes pertinentes découlent des dispositions de droit maritime public existantes. La référence vise également les règlements de la navigation applicables, qui ne doivent bien entendu pas être énumérés dans le Code belge de la Navigation.

Lors de l'interprétation de la disposition en projet, il convient de tenir compte du type, de la destination et de l'utilisation effective du navire en question. Les tâches d'un capitaine de la marine marchande diffèrent évidemment de celles du batelier d'un navire de plaisance.

Au paragraphe 1er, 1°, le commandant est chargé « de gérer le navire et de commander la navigation ».

Le terme « gérer » ne fait en l'occurrence pas (nécessairement) référence à la gestion dans le sens qu'on lui attribue dans le droit des biens. On vise ici plutôt la notion anglaise générale de « management », d'ailleurs utilisée dans ce même contexte dans les lois étrangères. Cette notion a par ailleurs aussi une signification dans le cadre des Règles de La Haye, telles qu'elles sont intégrées dans le livre 6.

Le commandement de la navigation doit en particulier être exercé selon les règles de l'art de la navigation.

Au paragraphe 1er, 2°, le commandant est chargé « d'exercer son autorité sur les personnes embarquées et en particulier sur l'équipage ».

Ook deze omschrijving heeft een brede, algemene strekking. Zij geldt zoals de gehele paragraaf 1 voor alle gezagvoerders, en dus niet alleen voor kapiteins in de zin van artikel 1.1.6, § 1, 2° van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ook gezagvoerders van binnenschepen en pleziervaartuigen oefenen het beoogde gezag over de opvarenden uit, in het bijzonder om de goede orde en de veiligheid te handhaven. Het gezag over de opvarenden waarmee de kapitein is bekleed, wordt in het publiekrechtelijk zeerecht – momenteel vooral in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij – nader omschreven en strafrechtelijk versterkt. Wat het Belgisch Scheepvaartwetboek betreft valt in het bijzonder. te verwijzen naar het ontworpen artikel 8.2.51.

Het gezag dat de gezagvoerder uitoefent over inzonderheid de bemanningsleden betreft in wezen het uitoefenen van het gedelegeerde werkgeversgezag over de werknemers. De allusie op het gezag over de schepelingen bevestigt in wezen bepalingen opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 16, § 1, tweede lid) en in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 45, 2°). De hier toegelichte bepaling dekt echter ook situaties die niet door één van deze wetten beheerst worden.

De bevoegdheidsverdeling tussen de gezagvoerder en de loods wordt niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld. Het betreft, wat de Belgische loodswateren betreft, een gewestmaterie.

Door paragraaf 1, 3° wordt de gezagvoerder belast met "het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar en de reder alsmede, waar noodzakelijk, deze van de scheepsgebruikers, de ladingeigenaars en de opvarenden".

Deze bepaling is doelbewust breder dan deze opgenomen in enkele onderzochte buitenlandse wetgevingen, waarin vooral, zo niet uitsluitend aandacht wordt gegeven aan de behartiging door de kapitein van de belangen van de ladingeigenaars.

Cette description a également une signification large, générale. Elle s'applique, comme l'ensemble du paragraphe 1er, à tous les commandants et pas seulement aux capitaines dans le sens de l'article 1.1.6, § 1er, 2° du Code belge de la Navigation. Les commandants de bateaux de navigation intérieure et de bateaux de plaisance exercent l'autorité visée sur les personnes à bord, notamment afin de maintenir l'ordre et la sécurité à bord. L'autorité sur les personnes à bord dont le capitaine est investi est décrite plus en détail dans le droit maritime public – actuellement surtout dans le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et pour la Pêche maritime – et est consolidée sur le plan pénal. En ce qui concerne le Code belge de la Navigation, on réfère notamment à l'article 8.2.51 en projet.

L'autorité qu'exerce le commandant sur notamment les membres d'équipage concerne essentiellement l'autorité patronale déléguée sur les travailleurs. L'allusion à l'autorité exercée sur les gens d'équipage confirme essentiellement les dispositions reprises dans la Loi contrat d'engagement pêche maritime 2003 (art. 16, §1er, deuxième alinéa) et dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 45, 2°). La disposition reprise ici couvre cependant aussi des situations qui ne sont régies par aucune de ces lois.

Le partage du pouvoir entre le commandant et le pilote n'est pas abordé dans le Code belge de la Navigation. C'est là, du moins pour ce qui est des eaux de pilotage belges, une question régionale.

Au paragraphe 1er, 3°, le commandant est chargé « de défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des intéressés à la cargaison et des personnes embarquées ».

Cette disposition est à dessein plus large que celle reprise dans quelques lois étrangères examinées, qui s'intéressent surtout, si pas uniquement, à la défense des intérêts des propriétaires des cargaisons par le capitaine.

De wettekst maakt duidelijk dat de gezagvoerder steeds de belangen van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker moet behartigen; daarnaast moet hij, "waar noodzakelijk", ook de belangen van de ladingeigenaars en de opvarenden behartigen. De bedoelde noodzaak kan, in het licht van de omstandigheden, volgen uit expliciete wettelijke verplichtingen, uit gebruiken, uit het goed zeemanschap of uit andere relevante normen.

In paragraaf 1, 4° worden "het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten, en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoersdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten" aan de gezagvoerder opgedragen.

Deze verwijzing impliceert dat de scheepsboeken en scheepsdocumenten waarover het gaat, kunnen variëren van het ene scheepstype tot het ander.

De regelen i.v.m. scheepsboeken en scheepsdocumenten worden verder uitgewerkt in het hieronder besproken artikel 4.2.9.

Doelbewust wordt hier gewaagd van "het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoersdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten". Daardoor wordt een onderscheid gemaakt met de volwaardige vertegenwoordigingsbevoegdheid bedoeld in paragraaf 2, 1° en 2°, die is voorbehouden aan de kapitein. Voor het stellen van de rechtshandelingen bedoeld in paragraaf 1, 4° zijn alle gezagvoerders bevoegd, niet alleen de kapitein. Een zetschipper is bijvoorbeeld ook bevoegd om een cognossement af te geven, maar hij gaat zelf niet de overeenkomst aan ter uitvoering waarvan dat cognossement wordt afgegeven. Bedoeld zijn dus rechtshandelingen ter uitvoering van voorafbestaande verbintenissen, in het bijzonder overeenkomsten.

De wettekst regelt niet meer de verplichting om bijvoorbeeld cognossementen aan boord te hebben. Ook dat wordt overgelaten aan de

Le texte de loi proposé montre clairement que le commandant doit en tout temps défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire; il doit en outre, « où il y a lieu », défendre les intérêts des propriétaires des cargaisons et des personnes embarquées. La nécessité visée ici peut découler, selon les circonstances, d'obligations légales explicites, d'usages, des principes de l'art de la navigation ou d'autres normes pertinentes.

Au paragraphe 1er, 4°, le commandant est chargé « de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de gérer les documents de navigation requis, de rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits ».

Ce renvoi implique que les livres et documents de bord dont il s'agit peuvent varier d'un type de navire à l'autre.

Les règles relatives aux livres et documents de bord seront examinées plus en détail à l'article 4.2.9 commenté ci-dessous.

C'est à dessein qu'on parle ici de « rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes, afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits ». On fait ainsi une distinction avec le pouvoir de représentation à part entière visé au paragraphe 2, 1° et 2°, qui est l'apanage du capitaine. Tous les commandants, donc pas uniquement le capitaine, sont autorisés à accomplir les actes juridiques visés au paragraphe 1er, 4°. Un contremaître-batelier est par exemple tout autant autorisé à fournir un connaissement, mais ce n'est pas lui qui conclut la convention en exécution de laquelle il doit fournir un connaissement. Sont donc visés, les actes juridiques en exécution d'obligations préexistantes, en particulier de contrats existants.

Le texte de loi ne prévoit plus l'obligation d'avoir par exemple les connaissements à bord. Ceci est aussi laissé à la liberté contractuelle et éventuellement aux usages. Dans la pratique actuelle de la navigation de

contractvrijheid en desgevallend de gebruiken. In de hedendaagse praktijk van de lijnvaart is het cognossement vaak niet meer aan boord.

In paragraaf 1, 5° wordt bepaald dat het tot de taken van de gezagvoerder behoort om scheepsverklaringen af te leggen. Deze bepaling wordt verder uitgewerkt in artikel 4.2.10.

In paragraaf 2 wordt ingegaan op de specifieke taken van kapiteins in de zin van artikel 1.1.6, § 1, 2° Belgisch Scheepvaartwetboek. In wezen gaat het om de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, die hieronder wordt uitgewerkt in de artikelen 4.2.6 en 4.2.7, en om specifieke publiekrechtelijke taken, waarvan de vervulling tot heden werd geregeld in andere regelgeving, in het bijzonder het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij (zie onder meer. art. 8.2.52 van het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek) en het Burgerlijk Wetboek.

Inzonderheid wat de privaatrechtelijke taken betreft, kan zo nodig worden teruggevallen op algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken.

De relatie tussen de gezagvoerder en de desgevallend benoemde quiratair scheepsbeheerder is geregeld in titel 1 van boek 3.

In principe blijft de gezagvoerder zijn taken uitoefenen na faillissement van de scheepseigenaar of de reder. Zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid kan hij echter nog slechts uitoefenen met machtiging van de curator.

Artikel 4.2.6. Vertegenwoordiging

In deze bepaling wordt een nadere regeling getroffen met betrekking tot de reeds in artikel 4.2.5, § 2, 1° vermelde vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, in brede zin beschouwd.

De formulering streeft naar een abstracte omschrijving van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, ter vervanging van de verouderde casuïstische benadering in de Zeewet.

ligne, le connaissement ne se trouve généralement plus à bord.

Le paragraphe 1er, 5° précise qu'il appartient au commandant de déposer un rapport. Cette disposition sera élaborée plus en détail à l'article 4.2.10.

Le paragraphe 2 énumère les tâches spécifiques des capitaines au sens de l'article 1.1.6, § 1er, 2° du Code belge de la Navigation. Il s'agit essentiellement du pouvoir de représentation du capitaine, qui est élaboré ci-après aux articles 4.2.6 et 4.2.7, et de tâches spécifiques de droit public, dont l'accomplissement fait aujourd'hui encore partie d'autres réglementations, principalement le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime (voir notamment art. 8.2.52 du projet de Code belge de la Navigation) et le Code civil.

En ce qui concerne les tâches relevant du droit privé, on peut au besoin se rabattre sur les principes généraux du droit de la navigation et les usages.

La relation entre le commandant et le l'armateur-gérant quirataire éventuellement désigné est réglementée dans le titre 1 du livre 3.

En principe, le commandant continue à exercer ses tâches après la faillite du propriétaire du navire ou de l'armateur. Il ne pourra cependant exercer son pouvoir de représentation qu'après y avoir été mandaté par le curateur.

Article 4.2.6. Représentation

Cette disposition règle plus en détail le pouvoir de représentation du capitaine qui a déjà fait l'objet de l'article 4.2.5, § 2, 1°, dans son sens large.

La formulation tend à donner une description abstraite du pouvoir de représentation du capitaine au lieu de l'approche casuistique dépassée, adoptée dans la Loi Maritime.

In paragraaf 1 wordt nader bepaald in welke gevallen de kapitein bevoegdheid bezit om voor rekening van andere partijen rechtshandelingen te stellen.

Vooreerst is de kapitein tot handelen bevoegd "in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen".

Ten tweede kan de kapitein optreden "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 schip, 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". In uiterste gevallen kunnen ook daden van beschikking worden gesteld, zoals de verkoop of verpanding van lading. Een vervreemding van het schip is in principe uitgesloten; een uitdrukkelijke verbodsbepaling is echter niet wenselijk. Het hier besproken geval dekt ook de hypothese waarin de reder het schip en de bemanning aan hun lot hebben overgelaten. In theorie kan ook de aanwerving van bemanningsleden eronder vallen, maar in dit verband moet rekening worden gehouden met de bijzondere regeling opgenomen in de wetgeving betreffende de scheepsarbeidsovereenkomsten, die als *lex specialis*, en overigens in lijn met de formulering van artikel 4.2.2, voorrang heeft. Voorts belet niets dat de kapitein, met toepassing van de hier besproken regel, dadingen of overeenkomsten tot arbitrage sluit.

Ten derde is in de mogelijkheid voorzien dat de kapitein een bijzondere machtiging ontvangt van de rechter, de buitenlandse vertegenwoordiging of een andere bevoegde overheid.

Ten vierde is het mogelijk dat de kapitein van scheepseigenaar, de reder, een scheepsgebruiker, een ladingeigenaar of een opvarende een uitdrukkelijke, gemeenrechtelijke volmacht ontvangt om bepaalde handelingen te stellen. In de praktijk komt dit echter uiterst zelden voor.

Au paragraphe 1er, il est indiqué plus en détail dans quels cas le capitaine a le pouvoir d'accomplir des actes juridiques pour le compte d'autres parties.

Le capitaine a tout d'abord le pouvoir d'agir « en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées ».

Le capitaine peut secundo agir « s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps les 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, 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 ». Dans des cas extrêmes, il peut aussi accomplir des actes de disposition, par exemple vendre ou engager la cargaison. L'aliénation du navire est en principe exclue ; une interdiction expresse n'est cependant pas souhaitable. Le cas évoqué ici couvre aussi l'hypothèse que l'armateur abandonne le navire et son équipage à leur sort. Théoriquement, cela peut aussi concerner l'engagement des gens d'équipage, mais il faut dans ce cas tenir compte du régime particulier prévu dans la loi relative aux contrats de travail maritime qui prime en tant que *lex specialis* et aussi conformément aux termes de l'article 4.2.2. Rien n'empêche non plus le capitaine de transiger ou de conclure des conventions d'arbitrage en application de cette règle.

Tertio, la possibilité a été prévue que le capitaine reçoive un mandat particulier du juge, d'un représentant à l'étranger ou d'une autre autorité compétente.

Le capitaine peut, quarto, recevoir un mandat exprès selon le droit commun du propriétaire du navire, de l'armateur, d'un utilisateur du navire, d'un propriétaire de la cargaison ou d'une personne à bord pour accomplir certains actes. Mais dans la pratique, cela ne se produit que très rarement. Conformément

Overeenkomstig het hierboven toegelichte artikel 4.2.3 kan de werkgever van de kapitein deze bevoegdheid bovendien aan banden leggen.

Ten slotte kunnen zich andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen voordoen. Een voorbeeld is het sluiten van bergingsovereenkomsten, waartoe de bevoegdheid aan de kapitein wordt toegekend door het Bergingsverdrag 1989 (art. 6.2; zie ook art. 7.5.9 van het ontwerp). De aanwerving van bemanningsleden in overeenstemming met de aangehaalde wetgeving betreffende de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, kan in theorie ook als een hier bedoeld geval worden beschouwd.

Wat betreft rechtshandelingen gesteld in het belang van ladingbelanghebbenden wordt bevestigd, dat zij worden gesteld vooraleer of nadat de lading zich aan boord van het schip bevindt. Wel dient erop te worden geattendeerd dat handelingen gesteld in het belang van de lading steeds worden toegerekend aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker (zie art. 4.2.5, § 2, 1°). In principe handelt de kapitein dus niet als vertegenwoordiger van ladingbelanghebbenden. Ook is er geen verplichting in hoofde van de kapitein om stelselmatig de belangen van de lading te behartigen.

In paragraaf 2 wordt de kapitein ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van de scheepseigenaar, hetzij de naam van het schip. Dit is een elementaire regel om het onderscheid te kunnen maken tussen door de kapitein *in zijn hoedanigheid van kapitein* gestelde rechtshandelingen, en door de kapitein ten persoonlijke titel gestelde rechtshandelingen. Indien de kapitein de verwachte opgave niet doet, is de sanctie echter niet dat hij persoonlijk verbonden is. Hij draagt echter wel de normale werknemersaansprakelijkheid.

Paragraaf 3 moet worden samengelezen met de in boek 3 opgenomen regeling betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor

à l'article 4.2.3 commenté ci-dessus, l'employeur du capitaine peut en outre limiter ces pouvoirs

D'autres cas peuvent enfin se présenter à la suite ou en vertu de la loi. Citons, comme exemple, la conclusion de contrats d'assistance, pour lesquels le capitaine est investi des pouvoirs nécessaires en vertu de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 6.2; voir aussi art. 7.5.9 du projet). Le recrutement des gens d'équipage conformément à la loi relative au contrat d'engagement maritime, peut en théorie également être considéré comme un de ces cas.

Ce qui nous confirme donc, en ce qui concerne les actes juridiques accomplis dans l'intérêt des personnes intéressées à la cargaison, que ces actes ne soient accomplis qu'avant ou après que la cargaison ne se trouve à bord du navire. Signalons toutefois que les actes accomplis dans l'intérêt de la cargaison le sont toujours pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire (cf. art. 4.2.5, § 2, 1°). En principe, le capitaine n'agit donc pas comme représentant des intéressés à la cargaison. Il n'existe en outre aucune obligation dans le chef du capitaine de défendre systématiquement les intérêts de la cargaison.

Au paragraphe 2, le capitaine est tenu de communiquer aux tiers avec qui il agit sa qualité de capitaine et soit le nom du propriétaire du navire, soit le nom du navire. C'est une règle élémentaire pour pouvoir faire une distinction entre les actes juridiques accomplis *en sa qualité de captaine* par le capitaine et les actes juridiques accomplis à titre personnel par le capitaine. Si le capitaine omet de faire cela, il n'est pas pour autant personnellement responsable, mais il assume la responsabilité normale en tant que travailleur

Le paragraphe 3 doit être lu en même temps que la règle reprise dans le livre 3 concernant la responsabilité du propriétaire du navire pour les engagements conclus par ou pour le capitaine.

verbintenissen aangegaan door of voor de kapitein.

In lijn met het gemeen recht inzake lastgeving wordt in paragraaf 3 vooreerst bepaald dat de door de kapitein krachtens dit artikel als vertegenwoordiger gestelde rechtshandelingen worden toegerekend aan de partij voor wie de kapitein is opgetreden.

Hieraan is een regel toegevoegd ter bescherming van derden te goeder trouw. Wanneer derden onwetend zijn van een eventuele contractuele beperking van de handelingsbevoegdheid van de kapitein, kan een overschrijding door de kapitein van zijn bevoegdheid niet aan deze derden worden tegengeworpen. In diverse buitenlandse maritieme wetten zijn gelijkaardige regelingen opgenomen. De goede trouw van de derde moet worden vermoed. Nog meer, hij mag er op basis van een gebruik van uitgaan dat de kapitein bevoegd is om bijvoorbeeld bestellingen voor het schip te plaatsen.

De bepaling bevestigt dat de kapitein recht heeft op terugbetaling van voorschotten en kosten en is een herhaling van het gemeen recht (art. 1999 B.W.).

Het basisprincipe van de toerekening aan de vertegenwoordigde partij wordt aangevuld met een verwijzing naar de specifieke regeling betreffende de gehoudenheid van de scheepseigenaar, die is opgenomen in boek 3 van het ontwerp van Scheepvaartwetboek. Zoals bij die regeling wordt toegelicht, is de scheepseigenaar hetzij verbonden als vertegenwoordigde, hetzij, *in solidum*, als wettelijke medeschuldenaar samen met de contractueel vertegenwoordigde.

In paragraaf 4 is bepaald dat aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein geen afbreuk wordt gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent. In de interne verhouding tussen de werkgever en de kapitein zijn over deze kwestie afspraken mogelijk, maar zij kunnen de

Conformément au droit commun en matière de mandat, le paragraphe 3 précise d'abord que les actes juridiques accomplis par le capitaine en tant que représentant en vertu de cet article sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Une règle a été ajoutée pour protéger les tiers de bonne foi. Lorsque les tiers ignorent que la capacité juridique du capitaine a été limitée contractuellement, le dépassement éventuel de ses pouvoirs par le capitaine ne pourra pas leur être opposé à ces tiers. Des règles similaires ont été adoptées dans diverses lois maritimes étrangères. La bonne foi du tiers doit être présumée. Il peut en plus présumer sur la base d'un usage que le capitaine a par exemple le pouvoir de passer des commandes pour le navire.

La disposition confirme que le capitaine a droit au remboursement des avances et des frais et nous ne faisons ici que répéter les principes de droit commun (art. 1999 C. civ.).

Le principe fondamental d'imputation à la partie représentée est complété par un renvoi au régime spécifique des obligations du propriétaire du navire, repris dans le livre 3 du projet de Code belge de la Navigation. Comme expliqué dans ce régime, le propriétaire du navire est soit lié comme partie représentée, soit solidairement en tant que codébiteur légal avec la partie représentée en vertu d'un contrat.

Le paragraphe 4 précise qu'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 Des accords peuvent être conclus concernant les rapports internes entre l'employeur et le capitaine, mais ceux-ci ne peuvent pas porter atteinte au pouvoir de représentation à l'égard de tiers.

vertegenwoordigingsbevoegdheid tegenover derden niet aantasten.

De bepaling van paragraaf 5 is een afwijking van het principe neergelegd in artikel 4.2.2, § 4 voor het specifieke geval waarin de kapitein, los van zijn wettelijke taak, een uitdrukkelijke gemeenrechtelijke volmacht krijgt en de partijen in dat geval de toepassing van het gemeen recht niet hebben uitgesloten.

Door paragraaf 6 wordt het artikel grotendeels van toepassing verklaard op de gevallen van beperkte vertegenwoordiging i.v.m. het uitgeven van vervoersdocumenten etc., bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, 4°.

Om de wettelijke regeling niet buitenmatig te detailleren, is in het besproken artikel geen bepaling opgenomen over de mogelijkheid voor de kapitein om bepaalde handelingen te delegeren aan officieren en over de beëindiging van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. Normaliter eindigt deze laatste bevoegdheid samen met de beëindiging van de bevelvoering door de kapitein, de beëindiging van de arbeidsovereenkomst of de vervanging door een andere kapitein, waarbij deze hypothesen veelal zullen samenvallen.

De kapitein blijft in principe over zijn wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid beschikken na faillissement van de reder, wanneer hij met zijn bemanning aan boord is achtergebleven. Hij kan die bevoegdheid echter slechts uitoefenen met machtiging van de curator. In die mate wordt afgeweken van het gemeen recht inzake lastgeving (art. 2003 B.W.).

In paragraaf 7 wordt bevestigd dat andere gezagvoerders dan de kapitein voorts vertegenwoordigingsbevoegdheid kunnen uitoefenen overeenkomstig het gemeen recht. Ter zake zullen inz. de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving toepassing vinden.

Artikel 4.2.7. Vertegenwoordiging in rechte

Deze bepaling codificeert de traditionele regeling met betrekking tot de

La disposition du paragraphe 5 déroge au principe élaboré à l'article 4.2.2, § 4 dans le cas spécifique où le capitaine se voit attribuer, en dehors de sa mission légale, un mandat exprès de droit commun et que les parties n'ont en l'occurrence pas exclu l'application du droit commun.

Le paragraphe 6 précise que l'article est en grande partie applicable aux cas de représentation restreinte relative à l'émission de documents de transport, etc. visés à l'article 4.2.5, § 1er, 4°.

Pour ne pas élaborer trop en détail le régime légal, l'article commenté ne parle pas de la possibilité du capitaine de déléguer certains actes aux officiers, ni de la manière dont prend fin le pouvoir de représentation du capitaine. Normalement, ce pouvoir prend fin lorsqu'il est mis fin au commandement du capitaine ou à son contrat de travail, ou lorsqu'il est remplacé par un autre capitaine, étant entendu que la plupart du temps, ces hypothèses coïncideront.

Le capitaine conserve en principe son pouvoir de représentation légale après la faillite de l'armateur, lorsqu'il est resté à bord du navire avec son équipage. Il ne pourra exécuter ses pouvoirs qu'avec l'autorisation du curateur. Il est de ce fait dérogé du droit commun en matière de mandat (art. 2003 C. civ.).

Le paragraphe 7 confirme que d'autres commandants que le capitaine ont un pouvoir de représentation conformément au droit commun. Les dispositions du Code civil en matière de mandat seront en l'occurrence applicables.

Article 4.2.7. Représentation en justice

Cette disposition codifie le régime traditionnel relatif au pouvoir de représentation du capitaine. Le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine est prévu

vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. De gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt in talrijke buitenlandse wetgevingen uitdrukkelijk geregeld, zij het dat de draagwijdte en de uitvoeringsmodaliteiten verschillen vertonen.

De gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid geldt uiteraard voor alle hoven en rechtbanken en administratieve rechtscolleges.

Als eiser kan de kapitein alleen optreden in uitzonderlijke gevallen, beschreven in artikel 4.2.6, § 1. Bovendien moet de eisende kapitein duidelijk maken dat hij als vertegenwoordiger optreedt. Ook als de kapitein als verweerder wordt aangesproken, moet diens hoedanigheid uitdrukkelijk worden vermeld.

In alle gevallen moet de kapitein van het gevoerde geding als formele procespartij kennis geven aan de betrokken materiële procespartij.

Het nieuwe regime maakt de kapitein bevoegd om op te treden voor de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker(s). Als eiser wordt de kapitein vermoed op te treden voor de scheepseigenaar, tenzij hij uitdrukkelijk verklaart op te treden voor de reder of een scheepsgebruiker, die dan wel moet worden geïdentificeerd.

Er is geen noodzaak gebleken om de kapitein bij wet bevoegd te verklaren om in rechte op te treden als vertegenwoordiger van andere belanghebbenden, zoals ladingeigenaars. Wanneer de omstandigheden het vereisen, en één van de in artikel 4.2.6, § 1 bepaalde gevallen zich voordoet, kan de kapitein in het belang van een ladingeigenaar optreden als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, op basis van het hier toegelichte artikel.

De regel opgenomen in paragraaf 2 bevestigt – om alle misverstand te vermijden – de huidige Belgische zienswijze. Zij impliceert dat door of tegen de kapitein uitgesproken vonnissen door resp. tegen de vertegenwoordigde partij kunnen

expressément dans de nombreuses législations étrangères, mais la portée et les modalités d'exécution tendent à différer.

Le pouvoir de représentation judiciaire vaut bien entendu pour toutes les cours, tous les tribunaux et toutes les juridictions administratives.

Le capitaine ne peut agir en demandeur que dans des cas exceptionnels, tels que décrits à l'article 4.2.6, § 1er. Le capitaine-demandeur doit en outre mentionner clairement qu'il agit en tant que représentant. Même lorsque le capitaine est cité comme défendeur, sa qualité doit être mentionnée expressément.

Le capitaine de la cause intentée devra quoi qu'il en soit signifier, en tant que partie formelle au procès, à la partie matérielle concernée au procès.

Le nouveau régime accorde au capitaine le pouvoir d'agir pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur ou de(s) l'utilisateur(s) du navire. Le capitaine, en demandant, est réputé agir pour le propriétaire du navire, sauf s'il déclare expressément agir pour l'armateur ou un utilisateur du navire, dont l'identité doit en l'occurrence être communiquée.

Il n'a pas semblé nécessaire d'accorder au capitaine le pouvoir d'agir en justice comme représentant d'autres intéressés, tels que les propriétaires des cargaisons. Lorsque les circonstances le requièrent et qu'un des cas visés à l'article 4.2.6, § 1er se produit, le capitaine peut agir, en vertu de l'article ici commenté, dans l'intérêt du propriétaire de la cargaison, comme représentant du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire.

La règle reprise au paragraphe 2 confirme – pour éviter tout malentendu – le point de vue belge actuel. Elle implique que les jugements rendus par ou contre le capitaine par, voire respectivement contre la partie représentée, peuvent être exécutés. Le régime est

worden uitgevoerd. De regeling geldt onder voorbehoud van de regeling in verband met de verhaalbaarheid van vorderingen op het schip (via beslag of het uitoefenen van scheepszekerheidsrechten).

Zoals naar huidig recht wordt aangenomen dat andere gezagvoerders dan de kapitein, behoudens uitdrukkelijke volmacht daartoe, geen gerechtelijke vertegenwoordingsbevoegdheid bezitten.

Artikel 4.2.8. Inlichtingen, onderrichtingen en rekenschap

De in dit artikel neergelegde verplichtingen zijn internationaal gangbaar en vinden hun neerslag in diverse buitenlandse maritieme wetten. De verplichting om rekenschap af te leggen is ten andere deel van het gemeen recht inzake lastgeving (art. 1993 B.W.). De rekenschap moet worden afgelegd aan de werkgever. Deze laatste kan ter zake verdere afspraken maken met bijvoorbeeld een tijdbevrachter.

Artikel 4.2.9. Scheepsboeken en -akten

De principiële verplichting om scheepsboeken te voeren en andere scheepsdocumenten, waaronder vervoersdocumenten, op te stellen, aan boord te hebben en af te geven is reeds opgenomen in het hierboven besproken artikel 4.2.5, § 1, 4° en behoeft hier niet meer te worden herhaald.

Er is geen bepaling opgenomen over de overlegging van in de praktijk soms belangrijke kladversies. n België kan worden volstaan met de regeling van het Gerechtelijk Wetboek m.b.t. de overlegging van stukken (art. 877-882).

Paragraaf 1 bepaalt dat alleen belanghebbenden recht op inzage en afschriften hebben. Hiermee moet op een realistische wijze worden omgegaan. De bedoeling van de regeling is niet om mededingers inzage te verlenen van commerciële contracten en andere akten die de mededingingspositie van de reder betreffen. Het primaire doel is alle objectief relevante stukken betreffende schadegevallen en andere incidenten aan het licht te brengen.

valable sans préjudice de la recrouvrabilité des créances sur le navire (par des saisies ou l'exercice de sûretés sur navires).

Comme dans le droit actuel, il est admis que, sauf procuration expresse, d'autres commandants que le capitaine n'ont pas de pouvoir de représentation judiciaire.

Article 4.2.8. Informations, instructions et reddition de comptes

Les obligations reprises dans cet article sont d'usage international et figurent dans diverses lois maritimes étrangères. L'obligation de rendre des comptes est d'autre part une règle du droit commun en matière de mandat (art. 1993 C. civ.). La reddition de comptes doit se faire à l'employeur. Ce dernier peut conclure d'autres accords à ce propos, par exemple avec un affréteur à temps.

Article 4.2.9. Livres et actes de bord

L'obligation de principe de tenir des livres de bord et d'établir, de conserver à bord et de remettre d'autres documents de bord, tels que les documents de transport, est déjà reprise à l'article 4.2.5, § 1er, 4° précité et ne doit plus être réitérée ici.

Aucune disposition n'a été reprise au sujet de la remise de brouillons quelquefois importants dans la pratique. En Belgique, la réglementation du Code judiciaire concernant la production de documents suffit (art. 877-882).

Le paragraphe 1er précise que seules les personnes intéressées peuvent consulter les documents et recevoir une copie. Mais il faut rester réaliste. Le but de cette disposition n'est pas de donner accès aux concurrents aux contrats commerciaux et autres actes ayant trait à la position concurrentielle de l'armateur, mais de mettre au jour toutes les pièces objectivement pertinentes concernant des cas de sinistre et autres incidents.

De regeling met betrekking tot bewijskracht voorgesteld in paragraaf 2, eerste en tweede lid is nieuw en geïnspireerd door een vergelijking van de vrij uiteenlopende regelingen in het huidige Belgische recht, het Franse recht en het Nederlandse recht. De regeling tracht een evenwicht te vinden tussen mogelijke alternatieven.

Le régime en matière de preuve proposé au paragraphe 2, premier et deuxième alinéa est nouveau et s'inspire d'une comparaison entre plusieurs régimes relativement différents de droit belge, français et néerlandais. Le régime tend à trouver un équilibre entre plusieurs possibilités.

Artikel 4.2.10. Scheepsverklaringen

Deze bepaling houdt een verregaande vereenvoudiging in van de thans in de Zeewet opgenomen regelen in verband met de onderscheiden soorten scheepsverklaringen. Gelet op het obsolete karakter van deze laatste bepalingen en de internationale tendens tot relativering van het belang van scheepsverklaringen, worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen nog bepalingen opgenomen die in de *mogelijkheid* voorzien om een scheepsverklaring af te leggen, en wordt een verplichting daartoe alleen behouden indien de rechter deze uitdrukkelijk oplegt op verzoek van een belanghebbende.

Article 4.2.10. Rapports

Cette disposition est une simplification poussée des règles actuelles de la Loi Maritime concernant les diverses sortes de rapport. Compte tenu du caractère obsolète de ces dernières dispositions et de la tendance internationale à relativiser l'importance des rapports, le Code belge de la Navigation ne contient plus que des dispositions prévoyant la *possibilité* de remettre un rapport et ne maintient l'obligation de remise d'un rapport que si le juge l'ordonne expressément à la demande d'une personne intéressée.

In België wordt de scheepsverklaring afgelegd voor de voorzitter van de dichtstbijzijnde rechtbank van koophandel of, wat buitenlandse schepen betreft, voor de consul van de vlagstaat. Er is geen sprake meer van een verplichting. De mogelijkheid wordt zowel geboden aan de gezagvoerders van Belgische schepen, als aan die van buitenlandse schepen.

En Belgique, le rapport est déposé devant le président du tribunal de commerce le plus proche ou, s'il s'agit de navires étrangers, devant le consul de l'État du pavillon. Il n'est plus question d'une obligation. La possibilité est offerte aux commandants de navires tant belges qu'étrangers.

Anderzijds wordt de mogelijkheid beperkt tot situaties waarin een scheepvaartvoorval of een averij wordt gemeld. De thans in de Belgische Zeewet voorziene aflegging van een scheepsverklaring bij elke terugkeer in de thuishaven is internationaal uitzonderlijk.

La possibilité est par contre limitée aux situations où un incident de la navigation ou une avarie a été signalé. La remise prévue actuellement dans la Loi Maritime belge d'un rapport à chaque retour au port d'attache, est une exception dans le secteur international de la navigation.

De nieuwe formulering impliceert dat scheepsverklaringen eveneens kunnen worden afgelegd na een schipbreuk of het vergaan van het schip.

La nouvelle formulation implique que les rapports peuvent aussi être remis après un naufrage ou lorsque le navire a coulé.

De wettelijke regeling geldt voor alle gezagvoerders.. In dit opzicht geeft de nieuwe

Le régime légal s'applique à tous les commandants. Sur ce point, le nouveau régime confère un statut juridique à une pratique existante.

regeling een juridisch statuut aan een bestaande praktijk.

In paragraaf 3 is bepaald dat elke belanghebbende in rechte een scheepsverklaring kan afdwingen.

De "openbare ambtenaar" bedoeld in paragraaf 3, 1° kan eventueel een notaris zijn of een gerechtsdeurwaarder. Een vrijwillige scheepsverklaring voor een notaris of een gerechtsdeurwaarder wordt niet mogelijk gemaakt.

De in paragraaf 4 voorziene mogelijkheid van schriftelijke scheepsverklaringen, die desgevallend worden neergelegd door een scheepsagent, bevestigt de huidige praktijk. Elke in het artikel bedoelde scheepsverklaring kan op de aangegeven wijze worden neergelegd.

In paragraaf 6 is een regeling getroffen met betrekking tot de verlening van inzage en de verstrekking van afschriften.

De in paragraaf 7 opgenomen regel van de bewijskracht maakt duidelijk dat aan een scheepsverklaring geen bijzondere bewijskracht toekomt. Uiteraard betreft de bepaling de inhoud van de verklaring. In de mate dat zij werd geïntegreerd in een authentieke akte, komt aan die akte als dusdanig wél een bijzondere bewijswaarde toe. Ook dat verandert echter niets aan de vrije beoordelingsmacht van de rechter wat de inhoud betreft.

In het tweede lid wordt nader bepaald welke bijzondere factoren de bewijskracht kunnen beïnvloeden.

In paragraaf 8 is bepaald dat het ontworpen artikel geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs. Dit is nuttig om aan te geven dat de scheepsverklaring een bijkomend, aan het scheepvaartrecht eigen bewijsmiddel is, en geen afbreuk doet aan de gemene procesrechtelijke regelen in verband met de bewijsvoering.

Deze precisering heeft onder meer tot doel alle ruimte open te laten voor de toepassing van de bepalingen van dat wetboek in verband met het

Le paragraphe 3 précise que toute partie intéressée agissant en justice, peut exiger un rapport.

L'« officier public » visé au paragraphe 3, 1° peut éventuellement être un notaire ou un huissier de justice. La possibilité de remettre volontairement un rapport devant notaire ou huissier de justice n'est pas permis.

La possibilité prévue au paragraphe 4 de rapports écrits, à déposer le cas échéant par un agent maritime, confirme la pratique actuelle. Chaque rapport visé dans cet article peut être déposé de la manière indiquée.

Un régime a été instauré au paragraphe 6 concernant la mise à disposition et la remise de copies.

La règle reprise au paragraphe 7 au sujet de la force probante montre bien qu'on n'attribue pas une force probante particulière au rapport. La disposition concerne évidemment le contenu du rapport. Dans la mesure où il est intégré dans un acte authentique, cet acte revêt en tant que tel une valeur probante particulière. Ceci ne modifie en rien le pouvoir d'appréciation du juge en ce qui concerne son contenu.

Le deuxième alinéa énumère les facteurs particuliers pouvant influer sur la force probante.

Le paragraphe 8 précise que l'article en projet est applicable sous réserve des dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve. Signalons à ce propos que le rapport constitue un moyen de preuve supplémentaire, propre au droit de la navigation, et qu'il ne porte pas atteinte aux règles de procédure communes en matière de preuve.

Cette précision tend notamment à permettre autant que possible l'application de dispositions de ce code en ce qui concerne l'audition des parties. C'est pour cette raison qu'il est précisé au deuxième alinéa que

verhoor van partijen. In het tweede lid wordt daarom geëxpliciteerd dat de rechter steeds – ook wanneer de scheepseigenaar, de reder of andere partijen in het geding betrokken zijn – kan overgaan tot het verhoor van de gezagvoerder, de opvarenden en de andere belanghebbenden.

In het derde lid wordt volledigheidshalve bevestigd dat deskundigen verklaringen van de gezagvoerder en de opvarenden kunnen opnemen. Het gaat niet om een getuigenverhoor maar om het inwinnen van inlichtingen bij derden. De ontworpen bepaling verschaft een wettelijke basis aan de sedert lang bestaande praktijk waarbij gerechtsdeskundigen verklaringen van de gezagvoerder en andere opvarenden opnemen. Dergelijke verklaringen zijn geen scheepsverklaringen in de zin van de voorgaande paragrafen.

Artikel 4.2.11. Betekeningen

Een uitdrukkelijke wettelijke regeling m.b.t. betekeningen aan de kapitein en de schipper is zeker noodzakelijk.

In dit artikel wordt doelbewust geopteerd voor een ruime betekeningsmogelijkheid, die aansluit bij de geldende cassatierechtspraak en bij eerdere rechtsleer. Deze regeling doet geen afbreuk aan de algemene regels van het Gerechtelijk Wetboek (inzonderheid de art. 32-36), maar vult ze aan met regels eigen aan het zeerecht en voegt ook verduidelijking toe over de betekenis van de bedoelde algemene regels in de zeerechtelijke context.

Paragraaf 1 kan worden toegepast ten aanzien van elk type schip en ongeacht het juridisch statuut van de gezagvoerder. Zoals hierboven reeds duidelijk gemaakt, beschikt echter alleen de kapitein op basis van artikel 4.2.7 over eigenlijke gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid.

In de bepaling gaat het om betekeningen aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker.. Om pragmatische redenen wordt er hier voor gekozen om de kapitein, wat de betekeningen betreft, gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid toe te kennen zowel wat de scheepseigenaar als wat de reder en

le juge peut toujours procéder – même si le propriétaire du navire, l'armateur ou d'autres parties sont impliqués dans le procès – à l'audition du commandant, des personnes à bord et des autres personnes intéressées.

Et le troisième alinéa de confirmer, pour être complet, que des experts peuvent prendre les déclarations du commandant et des personnes à bord. Il ne s'agit pas d'une audition de témoins, mais de renseignements de tiers. La disposition en projet fournit une base légale à une pratique qui existe déjà depuis longtemps qui consiste en ceci que des experts judiciaires prennent des déclarations du commandant et d'autres personnes à bord. De telles déclarations ne sont pas des rapports au sens des paragraphes précédents.

Article 4.2.11. Significations

Un régime légal exprès pour les significations au capitaine ou batelier est absolument nécessaire.

Il a été opté sciemment, dans le présent article, pour de larges possibilités de signification, et ce, conformément à la jurisprudence de cassation en vigueur et à la doctrine plus ancienne. Ce régime ne porte pas atteinte aux règles générales du Code judiciaire (not. aux art. 32-36), mais les complète avec des règles propres au droit maritime, tout en précisant le sens desdites règles générales visées dans le contexte du droit maritime.

Le paragraphe 1er peut être appliqué à chaque type de navire et quel que soit le statut juridique du commandant. Comme nous l'avons précisé ci-dessus, seul le capitaine dispose, en vertu de l'article 4.2.7, de réels pouvoirs de représentation judiciaire.

Il s'agit dans la disposition de significations au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire. Pour des raisons pragmatiques, on a préféré accorder au capitaine, en ce qui concerne les significations, le pouvoir de représentation judiciaire tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire. Autrement dit, les parties au

de scheepsgebruiker betreft. Procespartijen kunnen in de persoon van de kapitein met andere woorden zowel aan de scheepseigenaar als aan de reder of aan de scheepsgebruiker betekenen. Aangezien het voor contractspartijen en schadelijders meestal onmogelijk is om te achterhalen wie de kapitein heeft aangesteld en hoe diens bevoegdheden zijn omschreven in het relevante bevrachtingcontract, is de ontworpen regeling de enige praktisch hanteerbare. Het is aan de kapitein en desgevallend aan diens werkgever-vervrachter of aan de scheepsgebruiker om aan de eigenaar gerichte betekeningen aan hem door te sturen.

Voor de toepassing van de toegelichte regel is het niet relevant of de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een natuurlijke persoon dan wel een rechtspersoon is.

De ontworpen regel betreft alleen betekeningen "in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis". Dit sluit enigszins aan bij het arrest van het Hof van Cassatie van 14 januari 2005 waarin sprake is van betekeningen "in alle gedingen die het schip aanbelangen". Ten aanzien van andere schepen of reizen of met betrekking tot de aangelegenheden die de scheepseigenaar of reder persoonlijk aanbelangen geldt de betekeningsmogelijkheid niet. Of de zaak een contractuele of een buitencontractuele relatie betreft, is zonder enig belang. Het begrip reis moet hier breed worden opgevat.

In paragraaf 2 wordt in essentie bepaald dat de in paragraaf 1 beschreven betekeningswijze ook kan worden toegepast in de zaken waarin de kapitein, overeenkomstig artikel 4.2.7, optreedt als gerechtelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder.

De toegelichte regelen gelden onverminderd andere wijzen van betekening. Hiermee wordt in eerste instantie gedoeld op de regelen van het gemeen procesrecht, vervat in het Gerechtelijk Wetboek.

Meer bepaald blijft het uiteraard mogelijk een scheepseigenaar of reder op de gewone wijze te dagvaarden, dit wil zeggen, indien het een rechtspersoon betreft, door betekening aan zijn

procès peuvent signifier, par le biais du capitaine, aussi bien au propriétaire du navire qu'à l'armateur et à l'utilisateur du navire. Étant donné qu'il est pour les parties au contrat et les préjudiciés généralement impossible de savoir qui a désigné le capitaine et comment ses pouvoirs ont été décrits dans le contrat d'affrètement en question, le régime en projet est le seul qui soit faisable. Il appartient au capitaine et, le cas échéant, à son employeur-affréteur ou à l'utilisateur du navire de transmettre au propriétaire les significations qui lui sont adressées.

Il n'est pas important de savoir, pour l'application de la règle commentée, si le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire est une personne physique ou morale.

La règle proposée concerne uniquement les significations « dans des causes qui concernent le navire ou le voyage ». On s'aligne ainsi en quelque sorte sur l'arrêt de la Cour de Cassation du 14 janvier 2005 où il est question de significations « dans toutes les procédures qui concernent le navire ». Cette possibilité de signification ne vaut pas pour d'autres navires ou voyages ou pour des questions qui touchent personnellement le propriétaire du navire ou l'armateur. Le fait que la cause concerne une relation contractuelle ou extracontractuelle ne revêt aucune importance. La notion de voyage doit être comprise ici dans son sens large.
Le paragraphe 2 précise essentiellement que le mode de signification décrit au paragraphe 1er peut aussi être appliqué dans des causes où le capitaine agit, conformément à l'article 4.2.7, comme représentant judiciaire du propriétaire du navire ou de l'armateur.

Les règles commentées sont applicables, sans préjudice des autres modes de signification. Sont ainsi visées en premier lieu les règles du droit commun de la procédure reprises dans le Code judiciaire.

Plus précisément, il est bien entendu toujours possible d'assigner normalement un propriétaire de navire ou un armateur, c'est-à-dire s'il s'agit d'une

orgaan of aan zijn maatschappelijke zetel (art. 34-35 Ger.W.).

Voorts blijft de regel gelden dat een betekening aan de kapitein, *qualitate qua* of persoonlijk, kan worden gedaan "op iedere plaats waar de gerechtsdeurwaarder hem aantreft" (art. 33, tweede lid Ger.W.). Dit kan zijn aan boord van het schip, maar ook elders, bijvoorbeeld in de haven of havenstad waar het schip ligt aangemeerd.

In paragraaf 3 wordt bepaald dat de gezagvoerder voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt geacht een aangestelde van de scheepseigenaar zowel als de reder en de scheepsgebruiker te zijn.

De bedoeling hiervan is te bevestigen dat inzonderheid de kapitein en de schipper van een binnenschip in de zin van artikel 34 Ger.W. worden geacht aangestelden te zijn die "krachtens de wet" bevoegd zijn om de rechtspersoon, met het oog op de bedoelde betekeningen, in rechte te vertegenwoordigen.

Deze precisering geldt echter enkel voor de toepassing van artikel 34 Ger.W. Ook deze bepaling heeft niet tot gevolg dat de schipper van een binnenschip of een ander vaartuig als dusdanig gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid verkrijgt. Zoals hierboven uitgelegd, is er geen aanleiding om de schipper dergelijke bevoegdheid toe te kennen.

Artikel 4.2.12. Verjaring

Deze bepaling past in het streven om de zeerechtelijke verjaringstermijnen zoveel mogelijk te stroomlijnen.

Het bepaalde onder 1° verwijst inz. naar de bijzondere verjaringsregelen opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 59), de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 77) en de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 (art. 15). Ook de andere bijzondere, in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf voorziene scheepvaartrechtelijke verjaringsregels hebben voorrang ("Onverminderd andere toepasselijke bepalingen"). De bijzondere, met de tewerkstelling van gezagvoerders en schepelingen

personne morale, en remettant la signification à son organe ou à son siège social (art. 34-35 C. jud.).

Reste également applicable, la règle selon laquelle une signification au capitaine, *qualitate qua* ou personnellement, peut être faite « en tout lieu où l'huissier de justice le trouve » (art. 33, deuxième alinéa C. jud.), donc soit à bord du navire, soit ailleurs, par exemple dans le port ou dans la ville portuaire où le navire a abordé.

Le paragraphe 3 précise que 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.

Le but est de confirmer ici que le capitaine et le batelier d'un bateau de navigation intérieure sont réputés, dans le sens de l'article 34 C. jud., être des préposés qui ont « en vertu de la loi » le pouvoir de représenter la personne morale en justice, en vue desdites significations.

Cette précision vaut cependant uniquement en ce qui concerne l'application de l'article 34 C. jud. Cette disposition n'a pas non plus pour conséquence que le batelier d'un bateau de navigation intérieure ou autre bâtiment se voie accorder le pouvoir de représentation judiciaire en tant que tel. Comme expliqué ci-dessus, il n'y a aucune raison d'accorder un tel pouvoir au batelier.

Article 4.2.12. Prescription

Cette disposition s'inscrit dans le cadre des efforts engagés pour rationaliser autant que possible les délais de prescription en droit maritime.

Les dispositions sous 1° renvoient en particulier aux règles de prescription particulières reprises dans la Loi contrat d'engagement pêche maritime 2003 (art. 59), la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 77) et la Loi sur les contrats de travail 1978 (art. 15). Les autres règles particulières en matière de prescription reprises dans le Code belge de la Navigation, priment également (« Sans préjudice d'autres dispositions applicables »). Les règles particulières de prescription se rapportant à l'engagement de commandants et de gens d'équipage

verband houdende verjaringsregels vervat in artikel 270 van de Zeewet dienen niet te worden behouden.

Titel 3 – Maritieme veiligheidsagenten

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij.

Artikel 4.3.2 verduidelijkt dat de bepalingen van dit boek geen afbreuk doen aan de gelding van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid die bijzondere bepalingen bevat betreffende de "Maritieme veiligheidsondernemingen". Die bepalingen werden niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen omdat zij niet louter tot doel hebben de scheepvaart te regelen, maar tevens een belangrijke component van toegang tot een deel van de markt van de bewakings- en beveiligingsdiensten behelzen. Zij hangen nauw samen met de overige bepalingen van de private en bijzondere veiligheidswet, en bevatten diverse kruisverwijzigingen naar die bepalingen. Vanuit dat opzicht is het wenselijk om die bepalingen in de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheidswet te behouden.

Titel 4 – Verstekelingen

Deze titel bevat de geactualiseerde bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij over verstekelingen welke niet het karakter hebben van een verbodsbepaling. De verbodsbepalingen staan in titel 6. De hier uit het Tucht- en Strafwetboek overgenomen bepalingen zijn geactualiseerd zoals hierboven aangegeven.

De formulering van artikel 4.4.1 (art. 44, § 4 van het Tucht- en Strafwetboek) werd aangepast aan Norm 4.5.1 van de vigerende versie van de Bijlage bij het Verdrag van Londen van 9 april 1965 inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee (FAL-Verdrag) (art. II.3.53). Deze wijziging sluit bovendien aan bij de Bijlage bij de IMO-Resolutie MSC.312(88) van 2 december 2010 (de 'Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the

reprises à l'article 270 de la Loi Maritime ne doivent pas être maintenues.

Titre 3 – Agents de sécurité maritime

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime.

L'article 4.3.2 précise que les dispositions de ce livre ne portent pas atteinte à la validité de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière qui contient des dispositions particulières relatives aux « Entreprises de sécurité maritime ». Ces dispositions n'ont pas été reprises dans le Code belge de la Navigation parce qu'elles n'ont pas pour pur objectif de réglementer la navigation, mais renferment également une importante composante d'accès à une partie du marché des services de garde et de sécurité. Elles correspondent étroitement aux autres dispositions de la loi sur la sécurité privée et particulière, et contiennent divers renvois à ces dispositions. De ce point de vue, il est donc souhaitable de conserver ces dispositions dans la loi réglementant la sécurité privée et particulière.

Titre 4 – Passagers clandestins

Ce titre comprend les dispositions actualisées du Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime relatives aux passagers clandestins, qui n'ont pas le caractère d'une interdiction. Les interdictions se trouvent au titre 6. Les dispositions reprises ici du Code disciplinaire et pénal ont été actualisées comme indiqué ci-dessus.
La formulation de l'article 4.4.1 (art. 44, § 4 du Code disciplinaire et pénal) a été adaptée à la Norme 4.5.1 de la version en vigueur de l'Annexe à la Convention de Londres du 9 avril 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) (art. II.3.53). Cette modification correspond en outre à l'Annexe à la Résolution de l'OMI MSC.312(88) du 2 décembre 2010 (les « Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases »).

Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases').

Het behandelen van verstekelingen aan boord van schepen moet te allen tijde in overeenstemming zijn met het internationale recht rekening houdend met de specifieke omstandigheden aan boord van een schip, in het bijzonder de veiligheid en de beveiliging.

Verstekelingen aan boord van schepen op weg naar Belgische haven of aan boord van Belgische schepen moeten gemeld worden aan het Maritiem Informatiekruispunt (MIK). Het MIK zorgt voor de verdere verspreiding tussen de bevoegde Belgische overheden zoals de scheepvaartpolitie en de dienst Vreemdelingenzaken.

Elke informatie betreffende de verstekeling waarover de gezagvoerder reeds beschikt moet worden overgemaakt zodat scheepvaartpolitie onmiddellijk actie kan ondernemen zodra het schip in een Belgische haven toekomt. Deze informatie omvat de documenten die het mogelijk maken om de identiteit van de verstekelingen en zijn eventuele verwijdering te garanderen (paspoort, visa, verblijfsvergunning, identiteitskaart,...). Welke informatie en de wijze waarop deze moet worden overgemaakt wordt bepaald in een in ministerraad overlegd besluit. Zo kan er rekening gehouden worden met de toekomstige wijzigingen van het FAL-verdrag en richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG.

Zoals bepaald in artikel 3.1.4 van bijlage VI van de Schengen grenscode blijft de gezagvoerder verantwoordelijk voor de verstekeling aangekomen via een schip.. De reder of scheepseigenaar blijft echter altijd verantwoordelijk voor de betaling van de kosten, ook wanneer de verstekeling van boord wordt gehaald voor bijvoorbeeld een medisch noodgeval. Het van boord halen van een verstekeling voor medische behandeling of gedurende de behandeling van een verzoek tot internationale bescherming impliceert niet dat de

Le traitement des passagers clandestins à bord des navires doit en tout cas être en concordance avec les règles internationales et tenir compte des circonstances spéciales à bord des navires, en particulier la sécurité et la sûreté.

Les passagers clandestins à bord des navires en route vers un port belge ou à bord des navires belges doivent être signalés au Carrefour maritime d'Information (MIK). Le MIK est responsable de la diffusion des informations entre les autorités belges compétentes, comme la Police de la Navigation et l'Office des étrangères.

Toutes les informations concernant le passager clandestin dont le commandant disposent, doivent être transmis de manière à ce que la Police de la Navigation puisse prendre des actions dès que le navire entre dans le port belge. Ces renseignements comprennent les documents permettant d'établir l'identité du passager clandestin et de garantir son éventuel éloignement (passeport, visa, titre de séjour, carte d'identité, etc.). La nature des information et les modalités relatives à leur transmission sont déterminées dans un arrêté délibéré en Conseil des Ministres. De cette façon, on peut prendre en compte les modifications futurs de la Convention FAL et de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE.

Comme disposé dans l'article 3.1.4. de l'annexe VI du code frontières Schengen le commandant reste responsable de l'arrivée du passager clandestin via un navire. L'armateur ou le propriétaire de navire reste en tout cas responsable pour le paiement des frais, même si le passager clandestin est embarqué pour d'une urgence médicale par exemple. L'embarquement d'un passager clandestin pour un traitement médical ou pendant le traitement d'un accès à la protection internationale, n'implique pas que le passager clandestin sera admis légalement sur le territoire belge. Au moment où ces procédures sont

verstekeling juridisch wordt aanvaard op het Belgisch grondgebied. Indien deze procedures zijn afgerond en de verstekeling aldus geen verblijfstitel heeft bekomen, zal de verstekeling terug aan boord geplaatst worden onder de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

Indien een verstekeling de noodzakelijke reisdocumenten heeft, kan de scheepvaartpolitie de toelating geven om de verstekeling te ontschepen met het oog op zijn verwijdering overeenkomstig de standaarden 4.9.2 en 4.9.3 van het FAL-verdrag Indien onomstotelijk vast staat dat deze documenten snel zullen worden afgeleverd, kan deze toelating ook worden gegeven. Ook in deze gevallen blijft de reder of scheepseigenaar verantwoordelijk voor de kosten zoals geregeld in artikel 4.4.4.

Een verstekeling die zonder toelating van scheepvaartpolitie het schip heeft verlaten, kan opnieuw worden ingescheept. De gezagvoerder wordt dan expliciet gewezen op de verplichting om alle nodige maatregelen te nemen om te vermijden dat de verstekeling het schip kan verlaten zonder deze voorafgaandelijke toelating.

Overeenkomstig artikel 37 van de Grondwet en artikel 1.1.2 is de koning bevoegd om de overheden aan te duiden belast met de uitvoering van deze titel.

Het woord « verwijdering » die in dit hoofdstuk wordt gebruikt moet in de brede zin worden geïnterpreteerd. Het omvat het effectieve vertrek van de verstekeling naar het land waar hij ingescheept heeft op het schip, of naar het land waar hij toegelaten wordt en dat hem heeft toegelaten om te ontschepen, ongeacht de plaats waar de verstekeling zich bevindt (aan de grens, op het grondgebied, op het schip, in een gesloten centrum,...).

Titel 5 – Scheepvaartvergrijpen

In deze titel werd het merendeel van de bepalingen verwerkt van de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij".

terminées et le passager clandestin n'a pas obtenu une titre de séjour, le passager clandestin est rembarqué et mis sous la responsabilité du commandant

Si un passager clandestin dispose des documents de voyage nécessaire, la Police de la Navigation peut donner une autorisation d'embarquement en vue de son éloignement conformément aux standards 4.9.2 et 4.9.3 de la Convention FAL. S'il ne fait aucun doute que ces documents seront délivrés dans un bref délai, l'autorisation pourrait également être donnée. Dans ce cas, l'armateur ou le propriétaire de navire reste également responsable pour le paiement des frais visé à l'article 4.4.4.

Un passager clandestin qui n'a pas l'autorisation de la Police de la Navigation de quitter le navire, peut être rembarqué. Il est explicitement rappelé au commandant qu'il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que le passager clandestin puisse quitter le navire sans l'autorisation préalable.

Conformément à l'article 37 de la Constitution et l'article 1.1.2, le Roi est compétent pour désigner les autorités qui sont chargés de l'exécution de ce titre.

Il y a lieu de souligner que le mot "éloignement" qui est utilisé dans le présent chapitre doit s'entendre dans un sens large. Il désigne le départ effectif du passager clandestin vers le pays où il a embarqué sur le navire ou le pays où il sera admis, et ce qu'il ait été autorisé à débarquer du navire ou pas et quel que soit l'endroit où le passager clandestin se trouve (aux frontières, sur le territoire, sur le navire, dans un centre fermé, etc.).

Titre 5 – Infractions de navigation

Ont été traitées dans ce titre la majorité des dispositions de la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ».

Het is ten volle verantwoord om een bijzonder tucht- en strafrecht voor zeevarenden te behouden. De arbeidssituatie van zeelieden verschilt immers sterk van deze van werknemers in andere sectoren. Zeelieden zijn dikwijls maanden van huis en leven gedurende die periode op een kleine oppervlakte in een beperkt, louter professioneel en veelal internationaal gezelschap. Ook passagiers aan boord van zeeschepen bevinden zich vaak voor lange tijd afgezonderd op zee. Wanneer één of meer bemanningsleden of passagiers aan boord moeilijkheden veroorzaken, kunnen zij niet zomaar worden verwijderd. Indien tijdens een reis een misdrijf wordt gepleegd, kan in de meeste gevallen geen politiehulp of medische of psychologische bijstand worden ingeroepen. Wanneer een bemanningslid zich aan boord niet naar behoren van zijn taken kwijt of een passagier de orde verstoort, brengt hij daardoor niet zelden het schip, zijn mede-opvarenden, de lading, andere verkeersdeelnemers en/of het leefmilieu in gevaar. Om al deze redenen, en ten overvloede in het licht van buitenlandse wetgevingen, is het noodzakelijk dat aan boord van een zeeschip een bijzondere discipline wordt gehandhaafd, en dat de kapitein over de bemanningsleden en de passagiers gezag kan uitoefenen en aan boord de orde kan handhaven. Daarenboven bestaan er een aantal specifieke scheepvaartmisdrijven die niet door het gemeen strafrecht worden beteugeld, zoals zeeroverij, muiterij, het opzettelijk doen zinken of stranden van een schip, het weigeren hulp te verlenen aan personen die in zee worden aangetroffen en het verlaten van de uitkijk zonder afgelost te zijn.

Waar de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij" louter van toepassing was op Belgische koopvaardijschepen en vissersvaartuigen, werd het toepassingsgebied van de bepalingen van deze corresponderende titel van het Belgisch Scheepvaartwetboek uitgebreid tot alle Belgische zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden. Er is immers geen valabele reden voorhanden om de toepassing van deze regelen te beperken tot zeeschepen die worden geëxploiteerd met winstoogmerk. Er kan van uit worden gegaan dat de nood aan bijzondere discipline even sterk is

Il est totalement justifié de maintenir un droit disciplinaire et pénal spécial pour les gens de mer. La situation de travail des marins varie en effet fortement de celle des travailleurs des autres secteurs. Pendant cette période, les marins sont souvent isolés des mois durant sur une petite surface en compagnie restreinte, purement professionnelle et généralement internationale. Les passagers à bord de navires de mer se trouvent aussi souvent isolés en mer pour une longue durée. Si un ou plusieurs membres d'équipage ou passagers à bord causent des difficultés, il ne suffit pas de les démettre. Si une infraction est commise pendant un voyage, dans la plupart des cas, on ne peut pas faire appel à la police ou à une assistance médicale ou psychologique. Si un membre d'équipage ne remplit pas ses tâches correctement à bord ou si un passage trouble l'ordre, il n'est pas rare qu'il mette, ce faisant, en péril le navire, les personnes embarquées avec lui, la cargaison, d'autres usagers du trafic et/ou l'environnement. Pour toutes ces raisons et, faut-il le rappeler, à la lumière des législations étrangères, il est nécessaire que l'on pratique à bord d'un navire de mer une discipline particulière, et que le capitaine puisse exercer autorité sur les membres d'équipage et les passagers, et puisse appliquer l'ordre à bord. En outre, il existe un certain nombre d'infractions spécifiques à la navigation qui ne sont pas réprimées par le droit pénal commun, comme la piraterie, la mutinerie, le fait de faire couler ou échouer un navire intentionnellement, le refus d'accorder de l'aide à des personnes touchées en mer, et le fait de quitter la vigie sans avoir passé la main.

Alors que la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » s'appliquait purement aux navires de la marine marchande belge et aux navires de pêche, le champ d'application des dispositions de ce titre correspondant du Code belge de la Navigation a été étendu à tous les navires de mer belges qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins professionnelles. Il n'existe en effet aucune raison valable de limiter l'application de ces règles aux navires de mer exploités dans un but lucratif. On peut en déduire que le besoin d'une discipline particulière est tout aussi fort à bord des autres navires de mer mentionnés. Toutefois, les dispositions relatives à la

aan boord van de andere vermelde zeeschepen. De bepalingen over piraterij worden echter van toepassing verklaard op alle schepen. De nood om het toepassingsgebied van die bepalingen op geen enkele wijze te beperken, was precies een van de belangrijkste redenen om de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee aan te nemen.

Het toepassingsgebied wordt niet uitgebreid tot de binnenschepen. In de binnenvaart is men alleen al door de locatie van de vaarwateren minder ver verwijderd van het gewone politionele gezag, is men in principe steeds onderworpen aan lokale politie- en scheepvaartreglementen die door de bevoegde overheden kunnen worden gehandhaafd (en dus niet alleen aan de wet van de vlagstaat), en zijn de gevaren bij een incident daarenboven relatief gezien minder groot.

De verplichting tot hulpverlening in hoofde van de gezagvoerder is van toepassing (1) op alle Belgische zee- en binnenschepen, (2) ingeval titel 2 of titel 5 van boek 7 van toepassing zijn of (3) ingeval het Aanvaringsverdrag 1910 of het Bergingsverdrag 1989 rechtstreeks van toepassing zijn.

Ofschoon, zoals hierboven uiteengezet, een bijzonder maritiem tuchtrecht dient te worden gehandhaafd, moet worden vastgesteld dat de desbetreffende regeling van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij feitelijk voorbijgestreefd is, door de rechtsleer bekritiseerd werd, in de realiteit nauwelijks of niet meer wordt toegepast en deels door arbeidsrechtelijke mechanismen vervangen is.

Het archaïsche karakter van de huidige regeling blijkt dadelijk uit de aard van de tuchtstraffen: (1) voor scheepsgezellen: "inhouding van een dag tot tien dagen loon, of van tien frank tot honderd frank, wanneer de bemanning op aandeel in de winst in dienst is genomen", (2) voor officieren: "inhouding van een dag tot vijftien dagen wedde", (3) voor hutpassagiers: "kamerarrest van ten hoogste vier dagen" en (4) voor tussendekpassagiers: "verbod, voor ten hoogste vier dagen, om meer dan twee uren per dag op het dek te komen" (art. 6 van het Tucht- en

piraterie s'appliquent à tous les navires. La nécessité de ne limiter en aucun cas le champ d'application de ces dispositions, était précisément l'une des principales raisons pour adopter la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

Le champ d'application n'est pas étendu aux bateaux de navigation intérieure. Dans la navigation intérieure, du simple fait de la situation moins éloignée des eaux navigables par rapport à l'autorité policière traditionnelle, on reste en principe soumis aux règlements de police et de navigation pouvant être pratiqués par les autorités compétentes (et donc pas seulement à la loi de l'État de pavillon), les risques dans le cadre d'un incident étant en outre relativement plus faibles.

L'obligation d'assistance dans le chef du commandant s'applique (1) à tous les navires de mer et tous les bateaux de navigation intérieure belges, (2) dans le cas où le titre 2 ou le titre 5 du livre 7 s'applique ou (3) dans le cas où la Convention sur les Abordages 1910 ou la Convention sur l'assistance 1989 sont directement applicables.

Bien qu'il faille pratiquer, comme avancé ci-dessus, un droit disciplinaire maritime particulier, force est de constater que les règles correspondantes du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime sont en fait obsolètes, ont été critiquées par la doctrine, et sont à peine ou ne sont plus appliquées en réalité, et ont en partie été remplacées par des mécanismes de droit du travail.

Le caractère archaïque du régime actuel ressort immédiatement de la nature des sanctions disciplinaires : (1) pour les marins : « [l]a retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs si l'équipage est engagé à la part », (2) pour les officiers : « [l]a retenue de un à quinze jours de traitement », (3) pour les passagers de cabine : « la consigne en chambre pendant quatre jours au plus » et (4) pour les passagers d'entrepont : « l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus » (art. 6 du Code disciplinaire et pénal). Le droit de statuer sur les

Strafwetboek). Het recht om uitspraak te doen over vergrijpen tegen de tucht en om tuchtstraffen uit te spreken is thans, zonder mogelijkheid van beroep, toegekend aan de scheepvaartcontroleurs in de havens van het Rijk, aan de Belgische consuls in vreemde havens gevestigd en aan de kapitein van het schip (art. 71). Wanneer het schip in een Belgische haven ligt, wordt uitspraak gedaan door de scheepvaartcontroleurs, op klacht van de kapitein. Wanneer het schip in een vreemde haven ligt, wordt uitspraak gedaan door de consul, eveneens op klacht van de kapitein. Op zee, alsook in havens waar geen van de voornoemde autoriteiten aanwezig is, worden de tuchtstraffen opgelegd door de kapitein, die daarvan verslag doet aan de scheepvaartcontroleurs van de haven van aankomst in België of, indien de eerste tussenhaven een vreemde haven is, aan de consul. De scheepvaartcontroleurs spreken de straffen uit wegens alle gedurende de reis gepleegde vergrijpen tegen de tucht waarover de consuls geen uitspraak gedaan hebben (art. 72).

Alles in acht genomen blijkt het wenselijk de tuchtrechtelijke bestraffing van de bemanningsleden en passagiers op te dragen aan de reeds bestaande Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, en diens bevoegdheid met andere woorden uit te breiden tot de tuchtrechtelijke bestraffing van de lagere bemanningsleden of andere opvarenden. In deze titel wordt volstaan met een opsomming van de scheepvaarttuchtvergrijpen. De beteugeling ervan is geregeld in het onderdeel van boek 8 dat betrekking heeft op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Voorts is het wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek de bevoegdheid van de kapitein tot ordehandhaving aan boord te accentueren. De weglating uit het nieuwe wetboek van de tuchtrechtelijke rechtsmacht van de kapitein mag immers niet worden verstaan als een verzwakking van de bevoegdheid van de kapitein om de goede orde en de veiligheid te handhaven. Dat blijkt overigens even relevant t.a.v. passagiers, inbegrepen passagiers die, zoals het in de praktijk regelmatig voorkomt, inschepen op vrachtschepen. Aan de relevante bepaling, welke is overgebracht naar boek 8 betreffende de handhaving (art. 8.2.51) wordt met name

fautes de discipline et de prononcer les peines est actuellement attribué, sans possibilité de recours, aux contrôleurs de la navigation des ports du Royaume, aux consuls belges résidant dans les ports étrangers et au capitaine du navire (art. 71). Quand le navire est dans un port belge, le droit de discipline appartient au contrôleur de la navigation, et c'est à lui que le capitaine doit adresser sa plainte. Quand le navire est dans un port étranger, le droit de discipline appartient au consul à qui la plainte doit également être adressée par le capitaine. En mer, et même dans un port, en l'absence des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte aux contrôleurs de navigation du port d'arrivée en Belgique ou au consul si le premier port de relâche est un port étranger. Les contrôleurs de la navigation prononcent les peines pour toutes les fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles les consuls n'ont pas statué (art. 72).

Tout bien considéré, il s'avère souhaitable de transférer la sanction disciplinaire des membres d'équipage et passagers au Conseil d'enquête maritime déjà existant et, autrement dit, d'en étendre la compétence à la sanction disciplinaire des membres d'équipage plus bas dans la hiérarchie ou autres personnes embarquées. Ce titre est une simple énumération des fautes de discipline en matière de navigation. Leur répression est réglementée dans la partie du Livre 8 qui a trait au Conseil d'enquête maritime.

De plus, il est souhaitable dans le Code belge de la Navigation d'accentuer la compétence d'application de l'ordre à bord du capitaine. L'ellipse dans le nouveau code de la forme de procéder en matière de discipline par le capitaine ne peut en effet pas être considérée comme un affaiblissement de la compétence du capitaine pour appliquer le bon ordre et la sécurité. Ceci ressort d'ailleurs aussi pertinemment vis-à-vis des passagers, y compris des passagers qui, comme c'est le cas régulièrement dans la pratique, embarquent sur des navires de charge. À la disposition pertinente, qui a été transférée vers le livre 8 relatif à la mise en application (art. 8.2.51), on ajoute notamment que le capitaine, aux fins qui y

toegevoegd dat de kapitein, met het oog op de erin vermelde doeleinden, mag overgaan tot vrijheidsberoving. Dat de kapitein die bevoegdheid bezit, bevestigt alleen maar bestaand recht en wordt ook in het buitenland aangenomen. Uiteraard dient de kapitein slechts tot dergelijke maatregel over te gaan indien geen andere dwangmiddelen geschikt zijn, en moet de duur van de vrijheidsberoving evenredig zijn met de noden van het geval, zoals de kapitein die beoordeelt.

Artikel 4.5.2 omschrijft het toepassingsgebied van deze titel. De toepasselijkheid ervan is afhankelijk van de nationaliteit van het schip, en niet van de nationaliteit van het bemanningslid of de passagier, noch van de nationaliteit van de reder of exploitant. De bepalingen van artikel 3 van de wet van 5 juni 1928 werden in licht gewijzigde vorm overgenomen, onder meer in het licht van het feit dat de formaliteiten van de aanmonstering en de monsterrol werden afgeschaft. Dit feit heeft trouwens in tal van uit de wet van 5 juni 1928 overgenomen bepalingen aanleiding gegeven tot wijzigingen. In paragraaf 4 wordt bepaald dat indien het schip om gelijk welke reden zou vergaan, deze titel van toepassing blijft op de bemanningsleden tot op het ogenblik van hun terugkeer in België of in het land van inscheping. Dit is nodig omdat de kapitein ook na het vergaan van het schip de nodige bevelen moet kunnen geven met betrekking tot bijvoorbeeld de reddingsoperaties of de repatriëring van de bemanning.

Wat de definities van de diverse categorieën aan deze regeling onderworpen opvarenden betreft, wordt verwezen naar de algemene bepalingen vooraan het wetboek (inz. art. 1.1.6). Het begrip kapitein is, in overeenstemming met het begrippenkader van het ontwerp van Scheepvaartwetboek van Belgisch Scheepvaartwetboek en mede gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze titel in vergelijking met de wet van 5 juni 1928, vervangen door het algemene begrip gezagvoerder. De verouderde definitie van officieren uit de wet van 5 juni 1928 is weggelaten. Aan het nieuwe artikel 1.1.6 is een definitie van de verstekeling is toegevoegd. De definities van "in het buitenland", "vreemde

sont mentionnées, peut procéder à la privation de liberté. Le fait que le capitaine possède la compétence ne fait que conforter le droit existant et est également adopté à l'étranger. Naturellement, le capitaine doit seulement procéder à une telle mesure si aucun autre moyen de contrainte n'est adapté, et la durée de la privation de liberté doit être proportionnelle aux besoins du cas, selon l'appréciation du capitaine.

L'article 4.5.2 décrit le champ d'application de ce titre. Son applicabilité dépend de la nationalité du navire, et non de la nationalité du membre d'équipage ou du passager, ni de la nationalité de l'armateur ou de l'exploitant. Les dispositions de l'article 3 de la loi du 5 juin 1928 ont été reprises sous une forme légèrement modifiée, notamment à la lumière du fait que les formalités de l'engagement et du rôle d'équipage ont été abrogées. Ce fait a d'ailleurs donné lieu à des modifications dans quantité de dispositions reprises de la loi du 5 juin 1928. Au paragraphe 4, il est stipulé que si le navire devait périr pour quelque raison que ce soit, ce titre continue à s'appliquer aux membres d'équipage jusqu'au moment de leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement. Cela est nécessaire parce que le capitaine doit pouvoir donner les commandements nécessaires même après la perte du navire concernant par ex. les opérations de sauvetage ou le rapatriement de l'équipage.

En ce qui concerne les définitions des diverses catégories de ces personnes embarquées soumises aux règles, il est renvoyé aux dispositions générales en début du code (cf. art. 1.1.6). La notion de capitaine a été remplacée par la notion générale de commandant, conformément au cadre de notions du Code belge de la Navigation et vu notamment l'extension du champ d'application de ce titre en comparaison avec la loi du 5 juin 1928. La définition obsolète d'officiers de la loi du 5 juin 1928 a été omise. Une définition du passager clandestin a été ajoutée au nouvel article 1.1.6. Les définitions des notions « à l'étranger », « ports étrangers », « Royaume » et « eaux ou ports du Royaume » ont été omises parce qu'elles ne faisaient que conforter le sens traditionnel de ces notions. Des mentions du

havens", het "Rijk" en "wateren of havens van het Rijk" werden weggelaten omdat zij slechts de normale betekenis van deze begrippen bevestigden. Vermeldingen van het "Rijk" zijn doorheen de wettekst vervangen door verwijzingen naar België.

Van de bijzondere strafbepalingen uit de wet van 5 juni 1928 werden in deze titel alleen de – voorheen impliciet in de strafbepalingen vervatte – verbodsbepalingen overgenomen. De voorgeschreven sancties werden, in overeenstemming met de structuur van het ontwerp van Scheepvaartwetboek van Belgisch Scheepvaartwetboek, verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

De opschriften van de artikels met verbodsbepalingen zijn een vereenvoudigde weergave van de inhoud van die artikels. De omschrijving van de betrokken misdrijven ligt uitsluitend neer in de bepaling zelf en wordt dus geenszins door de enigszins vereenvoudigde opschriften verengd.

Artikel 9 van de wet van 5 juni 1928, aangaande de scheepvaarttuchtvergrijpen, werd grotendeels overgenomen in het ontworpen artikel 4.5.3. De omschrijving van de diverse tuchtvergrijpen werd enigszins gemoderniseerd en gerationaliseerd. Aan omschrijving van de vergrijpen inzake alcohol werden, naar analogie met de Wegverkeerswet, ook verdovende middelen en geneesmiddelen toegevoegd. De al te ruime en daardoor rechtsonzekerheid veroorzakende omschrijving "elk feit dat aan nalatigheid of luiheid te wijten is, alsook elke lichte tekortkoming ter zake van de orde of de scheepsdienst" werd weggelaten.

De bepalingen die corresponderen met de artikelen 11 en 12 van de wet van 5 juni 1928 (art. 4.5.4 en 8.1.32) werden enigszins gemoderniseerd en waar zij voorheen enkel betrekking hadden op dronkenschap, werd ook een soortgelijke toestand ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen en geneesmiddelen toegevoegd.

Het aan of van boord brengen van voorwerpen of stoffen die in beslag kunnen worden genomen en het aan boord bij zich hebben van dergelijke

« Royaume » ont été remplacées au fil du texte de loi par des renvois à la Belgique.

Des dispositions pénales particulières de la loi du 5 juin 1928, seules les dispositions d'interdiction, auparavant contenues de façon implicite dans les dispositions pénales, ont été reprises dans ce titre. Les sanctions prescrites ont été traitées, conformément à la structure du projet de Code belge de la Navigation, dans le Livre 8 relatif à la mise en application.

Les légendes des articles avec les dispositions d'interdiction sont une reproduction simplifiée du contenu de ces articles. La description des infractions concernées se trouve exclusivement dans la disposition même et n'est donc aucunement réduite par les légendes quelque peu simplifiées.

L'article 9 de la loi du 5 juin 1928, sur les infractions maritimes a été en grande partie repris dans l'article 4.5.3 en projet. La description des différentes fautes disciplinaires a été quelque peu modernisée et rationalisée. Les stupéfiants et médicaments ont également été ajoutés à la description des transgressions en matière d'alcool, par analogie avec la loi sur la circulation routière. La description trop générale à l'origine d'une incertitude juridique « tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire » a été omise.

Les dispositions qui correspondent aux articles 11 et 12 de la loi du 5 juin 1928 (art. 4.5.4 en 8.1.32 ont été quelque peu modernisées ; alors qu'elles avaient uniquement trait à l'ébriété auparavant, on a aussi ajouté un état similaire à la suite de la consommation de stupéfiants et de médicaments.

Le fait d'amener à bord ou depuis bord des objets ou substances qui peuvent être saisis et le fait d'avoir sur soi de tels objets ou substances à bord sont interdits

voorwerpen of stoffen worden verboden, en bestraft, indien dit voor het schip kosten met zich kan meebrengen. Daarbij dient niet enkel gedacht te worden aan verdovende of hallucinatie verwekkende stoffen maar ook aan verboden voorwerpen zoals ruw ivoor of beschermde exotische dieren en in sommige landen alcoholische dranken. De gezagvoerder moet deze stoffen of voorwerpen in beslag nemen om die in de eerste haven aan de bevoegde overheid te bezorgen. Onder de gelding van artikel 17 van de wet van 5 juni 1928 mocht hij die stoffen over boord gooien, maar bij een latere vervolging stelde zich dan een bewijsprobleem. Daarom wordt voorgesteld dat de gezagvoerder die zaken in verzekerde bewaring moet nemen.

et réprimés, si ceci peut entraîner des coûts au navire. Dans ce contexte, il faut non seulement penser aux stupéfiants ou hallucinogènes, mais aussi aux objets interdits comme l'ivoire brut ou les animaux exotiques protégés et, dans certains pays, aux boissons alcoolisées. Le commandant doit saisir ces substances ou objets pour les remettre à l'autorité compétente dans les premiers ports. L'article 17 de la loi du 5 juin 1928 l'autorisait à jeter ces substances par-dessus bord, mais un problème de preuve se posait alors en cas de poursuites ultérieures. C'est pourquoi il est établi que le commandant doit détenir en lieu sûr ces affaires.

In de bepalingen die corresponderen met de artikelen 17 en 18 van de wet van 5 juni 1928 (art. 4.5.8 en 4.5.9) worden de begrippen scheepseigenaar en reder gehanteerd overeenkomstig de algemene definities in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het in deze artikelen beschermde belang is het vermijden van kosten of andere hinder voor de scheepseigenaar en de reder.

Dans les dispositions qui correspondent aux articles 17 et 18 de la loi du 5 juin 1928 (art. 4.5.8 en 4.5.9), les notions de propriétaire de navire et d'armateur sont employées conformément aux définitions générales dans le Code belge de la Navigation. L'intérêt protégé dans ces articles consiste à éviter des frais ou un autre obstacle pour le propriétaire de navire et l'armateur.

Artikel 24 van de wet van 5 juni 1928 werd geherformuleerd om de bepaling af te stemmen op de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 4.5.13). Wat verboden wordt, en strafbaar gesteld, is niet zozeer het verbreken van de arbeidsovereenkomst – dat is een contractuele kwestie die wordt geregeld door voornoemde Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 – maar wel het feit dat de gezagvoerder zijn schip reeds onrechtmatig zou verlaten terwijl zijn arbeidsovereenkomst nog loopt. De gezagvoerder mag het schip evenwel verlaten met de toelating van zijn reder.

L'article 24 de la loi du 5 juin 1928 a été reformulé pour faire correspondre la disposition à la Loi du contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 4.5.13). Ce qui est interdit et punissable n'est pas tant la rupture du contrat de travail, qui est une question contractuelle réglementée par la Loi précitée du contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, mais bien le fait que le commandant quitte son navire de façon illégitime alors que son contrat de travail est encore en cours. Le commandant peut abandonner le navire avec la permission de son armateur.

Artikel 27 van de wet van 5 juni 1928 was ten overvloede opgenomen. Artikel 26 geldt voor alle opvarenden, in welk begrip luidens de definities reeds de officieren inbegrepen waren. Een uitdrukkelijke bevestiging dat de regel ook op officieren van toepassing is, werd opgenomen in de met artikel 26 van de wet van 5 juni 1928 corresponderende bepaling.

L'article 27 de la loi du 5 juin 1928 a été repris à toutes fins utiles. L'article 26 s'applique à toutes les personnes embarquées, notion dans laquelle étaient déjà compris les officiers selon les définitions. Une confirmation expresse que la règle s'applique aussi aux officiers a été reprise dans la disposition correspondant à l'article 26 de la loi du 5 juin 1928.

Artikel 43 van de wet van 5 juni 1928 vormde de tenuitvoerlegging in het interne recht van het inmiddels achterhaalde IAO-verdrag nr. 9 van 10 juli 1920 betreffende de plaatsing van zeelieden. Inmiddels wordt het plaatsen van zeelieden met winstoogmerk niet langer verboden, en bestaan er normen om de particuliere wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden te reguleren. Het verbod en de strafbaarstelling van deze activiteiten dient dan ook niet te worden behouden.

Door het gewijzigde artikel 44, § 2 van de wet van 5 juni 1928 (art. 4.5.22, § 3 van het ontwerp van Scheepvaartwetboek) wordt ook het verzwijgen van de aanwezigheid van verstekelingen verboden, en – in het boek inzake handhaving – strafbaar gesteld.

Artikel 47 van de wet van 5 juni 1928 werd licht geherformuleerd, onder andere omdat de formaliteit van het afmonsteren in 2007 werd afgeschaft (art. 4.5.24 en 4.5.25 van het ontwerp van Scheepvaartwetboek).

De artikelen 52 tot 54 van de wet van 5 juni 1928 werden niet overgenomen, omdat deze bepalingen voor een deel overlappen met de voorschriften in de titels over scheepsveiligheid en over scheepvaartreglementering en de ermee samenhangende strafbaarstellingen, en voor het overige deel niet langer tot de federale materies behoren. De regels van politie over het verkeer op de Belgische waterwegen, waarvan de overtreding door deze artikelen werd strafbaar gesteld, behoren sinds de Zesde Staatshervorming tot de gewestbevoegdheden, en de strafbaarstelling van de niet-naleving van gewestelijke regelgeving behoort op grond van artikel 11 van de Bijzonder Wet tot Hervorming der Instellingen eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De strafbaarstelling van de overtreding van de artikelen 59, 60, 86, 87, 988 en 998 van het Burgerlijk Wetboek werd, op de correctie van een foutieve verwijzing naar artikel 61 in plaats van 60 en de vervanging van de verwijzing naar de artikelen "988 en 998" door "988 tot 998" na, ongewijzigd behouden.

L'article 43 de la loi du 5 juin 1928 a constitué l'exécution dans le droit interne de la convention n° 9 concernant le placement des marins, adoptée le 10 juillet 1920 par l'OIT, devenue obsolète. Entre-temps, le placement des marins à but lucratif n'est plus interdit, et il existe des normes pour réguler les services d'embauche et de placement particuliers pour les gens de mer. L'interdiction et la répression de ces activités ne doivent par conséquent pas être maintenues.

Par le paragraphe 2 de l'article 44 modifié de la loi du 5 juin 1928 (art. 4.5.22, § 3, du projet de Code de la Navigation), le passage sous silence de la présence de passagers clandestins est également interdit et punissable - par le livre relatif à l'application.

L'article 47 de la loi du 5 juin 1928 a été légèrement reformulé, notamment parce que la formalité du dérôlement en 2007 a été abrogée (art. 4.5.24 et 4.5.25 du projet de Code de la Navigation).

Les articles 52 à 54 de la loi du 5 juin 1928 n'ont pas été repris, parce que ces dispositions chevauchent en partie les prescriptions dans les titres sur la sécurité des navires et sur la réglementation de la navigation et les sanctions correspondantes, et ne relèvent plus des matières fédérales pour la partie restante. Les règles de police sur le trafic sur les voies navigables belges, dont la violation a été rendue punissable par ces articles, relèvent depuis la Sixième réforme de l'État des compétences régionales, et la répression du non-respect de la réglementation régionale relève également de la compétence des Régions en vertu de l'article 11 de la Loi spéciale de réformes institutionnelles.

Exception faite de la correction d'un renvoi erroné à l'article 61 au lieu de 60 et du remplacement du renvoi aux articles « 988 et 998 » par « 988 à 998 », la répression de la violation des articles 59, 60, 86, 87, 988 et 998 du Code civil a été maintenue de façon inchangée.

In de bepaling die correspondeert met artikel 61 van de wet van 5 juni 1928 (art. 4.5.36 van het ontwerp van Scheepvaartwetboek) werd het begrip monsterboekje vervangen door zeemansboek, zodat de bepaling voortaan is afgestemd op de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

De bepalingen die corresponderen met artikel 62 en 63 van de wet van 5 juni 1928 werden enigszins gewijzigd, zodat de hulpverleningsverplichting in hoofde van de gezagvoerder niet langer hoeft te worden herhaald in de titels met betrekking tot de aanvaring en de berging. Het ruimere toepassingsgebied wordt in de nieuw voorgestelde bepalingen uitgedrukt, en de formulering van de verplichtingen wordt maximaal in overeenstemming gebracht met het Aanvaringsverdrag 1910 en het Bergingsverdrag 1989 (waarvan de relevante bepalingen overigens nog steeds rechtstreeks toepasselijk kunnen zijn).

De bepaling die correspondeert met artikel 65 van de wet van 5 juni 1928 werd grondig gewijzigd, nu de verouderde artikelen van de Zeewet waar dit artikel naar verwees in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet werden overgenomen. Enkel het verbod op, en de strafbaarstelling van het zonder machtiging verkopen van het schip werd behouden.

In artikel 4.5.43 van het ontwerp werden de kernbepalingen verwerkt van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, en werden zij samengevoegd met de artikelen 33 en 68 van de wet van 5 juni 1928. In de bestaande wetgeving bestond tussen die bepalingen een aanzienlijke overlapping.

Een deel van de bepalingen van artikel 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, de bepalingen van de artikelen 5, 5/1 en 6 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, evenals de bepalingen van de artikelen 2 en 3 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, werden verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

Dans la disposition correspondant à l'article 61 de la loi du 5 juin 1928 (art. 4.5.36 du projet de Code de la Navigation) la notion néerlandaise « monsterboekje » (« livret de marin ») a été remplacée par « zeemansboek », de sorte que la disposition a désormais été ajustée à la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

Les dispositions qui correspondent aux articles 62 et 63 de la loi du 5 juin 1928 ont été quelque peu modifiées, de sorte que l'obligation d'assistance dans le chef du commandant ne doit plus être répétée dans les titres relatifs à l'abordage et à l'assistance. Le champ d'application plus large est exprimé dans les nouvelles dispositions proposées, et la formulation des obligations est au maximum alignée sur la Convention sur les Abordages 1910 et la Convention sur l'assistance 1989 (dont les dispositions pertinentes peuvent par ailleurs toujours être directement applicables).

La disposition correspondant à l'article 65 de la loi du 5 juin 1928 a fait l'objet de profondes modifications, les articles obsolètes de la Loi Maritime auxquels cet article renvoyait n'ayant pas été repris dans le Code belge de la Navigation. Seules l'interdiction et la répression de la vente du navire sans autorisation ont été conservées.

Dans l'article 4.5.43 du projet, les dispositions principales de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ont été traitées, et elles ont été fusionnées avec les articles 33 et 68 de la loi du 5 juin 1928. Dans la législation existante, ces dispositions se chevauchaient de façon considérable.

Ont été traitées, dans le livre 8 sur la mise en application, une partie des dispositions de l'article 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, les dispositions des articles 5, 5/1 et 6 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, ainsi que les dispositions des articles 2 et 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

Artikel 4.5.43, § 4 beoogt feiten die elders dan op volle zee worden gepleegd worden en met daden van piraterij vergelijkbaar zijn, zoals gewapende overvallen. In dit verband valt te verwijzen naar de resoluties 1816, 1838, 1846 en 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties die respectievelijk op 2 juni, 7 oktober, 2 en 16 december 2008 werden aangenomen en die zowel "daden van piraterij" als "gewapende overvallen" gepleegd op volle zee en in de Somalische territoriale wateren veroordeelden. De wetsbepaling werd verbeterd ten einde de hypothese te dekken van een beslissing van de Veiligheidsraad of van het akkoord van de kuststaat om een dwingende actie anders dan op volle zee te rechtvaardigen.

L'article 4.5.43, § 4, vise des faits commis ailleurs qu'en pleine mer et comparables à des délits de piraterie, comme les vols à main armée. À ce propos, il faut renvoyer aux résolutions 1816, 1838, 1846 et 1851 du Conseil de sécurité des Nations unies qui ont respectivement été adoptées le 2 juin, le 7 octobre, les 2 et 16 décembre 2008 et qui ont condamné aussi bien les « actes de piraterie » que les « vols à main armée » commis en pleine mer et dans les eaux territoriales de la Somalie. La disposition légale a été corrigée, afin de couvrir l'hypothèse d'une décision du Conseil de sécurité ou de l'accord de l'État riverain pour justifier une action impérative autrement qu'en pleine mer.

Door artikel 4.5.43, § 5 wordt een algemeen verbod om piraterij te plegen ingevoerd.

L'article 4.5.43, § 5 introduit une interdiction générale de commettre la piraterie.

Artikel 84, tweede lid, artikel 85 en artikel 86 van de wet van 5 juni 1928 werden niet overgenomen. Het betrof immers de inhouding van loon of wedde, wat als tuchtstraf is vervangen door een geldboete (zie nader hieronder).

L'article 84, deuxième alinéa, et les articles 85 et 86 de la loi du 5 juin 1928 n'ont pas été repris. Ils concernaient en effet la retenue de salaire ou de traitement, une sanction disciplinaire remplacée par une amende (voir ci-dessous).

De samenwerking inzake handel in verdovende middelen en psychotrope stoffen wordt specifiek bedoeld in artikel 108 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 op het zeerecht waarin opgelegd wordt aan de Staten om samen te werken ter verdringing hiervan. De Veiligheidsraad van de Verenigde Naties heeft hiertoe verschillende resoluties goedgekeurd waarin de ongerustheid geuit wordt rond de verwoestende gevolgen van die handel op de samenleving en meer bepaald op de kinderen die uitgebuit worden voor de consumptie, productie en distributie van die stoffen. Die resoluties gaven aanleiding tot het Verdrag van de Verenigde Naties tegen de sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen, opgemaakt te Wenen op 20 december 1988 (BE instemmingswet van 6 augustus 1993).

La coopération en matière de trafic de stupéfiants et de substances psychotropes est spécifiquement visée à l'article 108 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer qui impose aux États de coopérer à sa répression. Le Conseil de Sécurité des Nations Unies a, à cet égard, adopté plusieurs résolutions dans lesquelles il s'est déclaré préoccupé par les effets dévastateurs de ce trafic sur la société et plus particulièrement, sur les enfants exploités pour la consommation, la production et la distribution de ces substances. Ces résolutions ont donné lieu à la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, faite à Vienne le 20 décembre 1988 (Loi BE d'assentiment du 6 août 1993).

De tekst in artikel 4.5.46 verwijst naar de illegale handelingen bedoeld in dat Verdrag van de Verenigde Naties voor wat betreft de definitie van "inbreuk van sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen". Dit Verdrag zet aan tot samenwerking van de verdragsluitende Staten met inachtneming van hun respectieve soevereiniteit.

Le texte de l'article 4.5.46 renvoie aux actes illicites visés par cette Convention des Nations Unies, pour ce qui concerne la définition de l'"infraction de trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes". Cette Convention y promeut la coopération des Etats Parties dans le respect de leur souveraineté respective. Le trafic illicite y est défini comme la

De sluikhandel wordt er gedefinieerd als de produktie, vervaardiging, extractie, bereiding, aanbod, aanbod ten verkoop, distributie, verkoop, levering, bemiddeling, verzending, verzending in doorvoer, vervoer of in- of uitvoer van verdovende middelen of elke stof van natuurlijke oorsprong of synthetische stof, die opgelijst is in bijlage van dit Verdrag.

De organisatie van, het leiding geven aan, of de financiering van één of meer van die inbreuken en de vervaardiging, het vervoer of de distributie van materiaaluitrusting of van de beschreven stoffen, wetende dat het gebruik ervan tot doeleinden van illegale teelt, productie of vervaardiging van verdovende middelen of psychotrope stoffen eveneens sluikhandel is. De omzetting of de overdracht van goederen komende van voornoemde inbreuken of de deelname aan het stellen van die inbreuken, met de bedoeling om de illegale oorsprong van die goederen te verhelen of te verhullen of om een betrokken persoon te helpen bij het stellen van die inbreuk in het ontsnappen aan de juridische gevolgen van die handelingen wordt eveneens bedoeld in de term "sluikhandel". Het verhullen of verhelen van de werkelijke aard, de oorsprong, de ligging, de beschikking, de verplaatsing of het eigendom van de goederen of de rechten die eraan verbonden zijn, waarvan de auteur weet dat ze voortkomen uit de voornoemde inbreuken, is tenslotte inbegrepen.

De samenwerking inzake smokkel van migranten wordt geregeld in het het Aanvullend Protocol tegen de smokkel van migranten over land, over de zee en in de lucht bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, gedaan te New York op 15 november 2000 (BE instemmingswet van 24 juni 2004). Deze thematiek werd eveneens besproken in de resoluties van de Veiligheidsraad, waarin staat dat een doeltreffende handeling met het oog op de voorkoming, verhindering en bestraffing van mensenhandel aangepaste reglementaire maatregelen behoeft vanwege de Staten.

De tekst in artikel 4.5.47 verwijst naar de illegale handelingen bedoeld in dit Protocol voor de definitie van "inbreuk van smokkel van

production, fabrication, extraction, préparation, offre, mise en vente, distribution, vente, livraison, expédition en transit, transport, importation, exportation de stupéfiants, soit toute substance, d'origine naturelle ou de synthèse, figurant en annexe du traité.

L'organisation, la direction, le financement d'une de ces infractions et la fabrication, le transport ou la distribution d'équipements de matériels ou des substances décrites, tout en ayant conscience de leur utilisation à des fins de culture, production ou fabrication illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes constituent également du trafic illicite. La conversion ou le transfert de biens issus des infractions précitées ou de la participation à la commission de ces infractions, dans le but de déguiser ou de dissimuler l'origine illicite desdits biens ou d'aider une personne impliquée dans la commission de cette infraction à échapper aux conséquences juridiques de ces actes sont également visée par l'expression 'trafic illicite'. Est enfin comprise la dissimulation ou le déguisement de la nature, de l'origine, de l'emplacement, de la disposition, du mouvement, ou de la propriété réels de biens ou de droits y relatifs, dont l'auteur sait qu'ils proviennent des infractions susmentionnées.

La coopération concernant le trafic illicite de migrants fait l'objet du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale, fait à New York le 15 novembre 2000 (Loi BE d'assentiment du 24 juin 2004). Cette thématique a également été abordée par des résolutions du Conseil de Sécurité qui indiquent qu'une action efficace visant à prévenir, réprimer et punir la traite des êtres humains exige des mesures réglementaires adéquates de la part des Etats.

Le texte de l'article 4.5.47 renvoie aux actes illicites visés par ledit Protocole pour la définition de l'« infraction de trafic illicite de migrants ». Ce

migranten". Dit protocol heeft als doel om dit te voorkomen, te verhinderen en de samenwerking tussen de Staten hierrond te bevorderen met inachtneming van de rechten van de migranten. De definitie "smokkel van migranten" duidt op het feit om in een verdragsluitende Staat een persoon illegaal binnen te smokkelen, die geen onderdaan, noch permanente resident is in die Staat, om er rechtstreeks of onrechtstreeks een financieel of ander materieel voordeel uit te halen, of het oversteken van grenzen van die Staat terwijl er niet voldaan is aan de vereiste voorwaarden voor een legale intreding.

Volgens de opinie van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties en de Internationale Maritieme Organisatie werden het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988 en in het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentale plat, gedaan te Rome op 10 maart 1988 opgemaakt (BE instemmingswet van 14 maart 2005). De verdragsluitende Staten, waaronder België, wensen samen te werken om te strijden tegen de stijging van daden van terrorisme, onder al zijn vormen, die onschuldige mensenlevens, de waardigheid van personen en de fundamentele vrijheden schenden. Artikel 6.1 van dit verdrag legt aan de verdragsluitende Staten op om de nodige maatregelen te nemen om een nationale bevoegdheid op te bouwen inzake bepaalde gedragingen bedoeld in dit instrument.

De tekst van artikel 4.5.48 verwijst naar de handelingen bedoeld in dit Verdrag en Protocol.

BOEK 5 – ZEE EN HAVENS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Art. 5.1.1. Andere regelgeving

Het COLREG-Verdrag moet inzonderheid in acht worden genomen wanneer de in artikel 5.1.2 bedoelde reglementeringsbevoegdheid wordt uitgeoefend.

Paragraaf 2 van artikel 5.1.1 verduidelijkt dat de hier opgenomen bepalingen geen afbreuk doen

protocole a pour objet la prévention, la répression et la coopération des Etats en la matière, tout en protégeant les droits des migrants. La définition de « trafic illicite de migrants » désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État, soit le franchissement des frontières de cet Etat alors que les conditions nécessaires à une entrée légale ne sont pas satisfaites.

Suivant l'opinion du Conseil de Sécurité des Nations Unies et de l'Organisation maritime internationale, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988, ont été établies (Loi BE d'assentiment du 14 mars 2005). Les Etats Parties, dont la Belgique, souhaitent coopérer pour lutter contre l'augmentation des actes de terrorisme, sous toutes ses formes, qui portent atteinte à des vies humaines innocentes, à la dignité des personnes et à leurs libertés fondamentales. L'article 6.1 de ce traité impose aux Etats Parties de prendre les mesures nécessaires afin d'établir sa compétence en droit interne, en ce qui concerne certains comportements visés par cet instrument.

Le texte de l'article 4.5.48 renvoie aux actes visés par ladite Convention et par ledit Protocole.

LIVRE 5 – MER ET PORTS

Titre 1 – Dispositions générales

Art. 5.1.1. Autre réglementation

La convention COLREG doit notamment être prise en compte lorsque la compétence de réglementation visée à l'article 5.1.2 est exercée.

Le paragraphe 2 de l'article 5.1.1 précise que les dispositions reprises ici ne portent pas atteinte aux

aan de bijzondere wettelijke regelingen waarin het rechtsregime van de diverse zeegebieden wordt geregeld.

Art. 5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid

Deze bepaling integreert in het wetboek artikel 2, § 4 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van 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. Voornoemde wetsbepaling werd uitsluitend overgenomen in zoverre zij betrekking heeft op de territoriale zee. Tot het regelen van de politie en scheepvaart in de Belgische binnenwateren die met de zee in verbinding staan en voor zeeschepen toegankelijk zijn, zijn sinds de Zesde Staatshervorming de gewesten bevoegd.

De bepalingen van artikel 3 van de wet van 24 november 1975 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Titel 2 – Beveiliging

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging.

De bepalingen van de artikelen 25, 26 en 28 van de wet van 5 februari 2007 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Titel 3 – Voorkoming van verontreiniging door schepen

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen (de zgn. 'MARPOL-Wet').

Artikel 28 van de wet van 6 april 1995, met betrekking tot de onderzoeken van scheepsvoorvallen die een verontreiniging van de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone hebben veroorzaakt of hadden kunnen veroorzaken, met de bedoeling aanbevelingen te formuleren over hoe ze in de toekomst kunnen worden voorkomen, werd niet overgenomen. Deze bevoegdheid, die werd

règles légales spéciales réglementant le régime juridique des divers espaces marins.

Art. 5.1.2. Compétence de réglementation

Cette disposition intègre dans le code l'article 2, § 4 de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972. La disposition de loi précitée n'a été reprise que dans la mesure où elle concerne la mer territoriale. Depuis la Sixième réforme de l'État, les Régions ont la compétence de réglementer la police et la navigation dans les eaux intérieures belges attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer.

Les dispositions de l'article 3 de la loi du 24 novembre 1975 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Titre 2 – Sûreté

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime.

Les dispositions des articles 25, 26 et 28 de la loi du 5 février 2007 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Titre 3 – La prévention de la pollution par les navires

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires (la « Loi MARPOL »).

L'article 28 de la loi du 6 avril 1995, concernant l'examen des événements survenus à un navire qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge ou de la zone économique exclusive belge, dans l'optique de formuler des recommandations sur la façon dont ils peuvent les prévenir à l'avenir, n'a pas été repris. Cette compétence, qui a été transférée au Conseil d'enquête maritime, correspond en effet

opgedragen aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, valt immers volledig samen met de verderop besproken taken van de FOSO.

De bepalingen van de artikelen 13 tot 27 en de artikelen 29 tot 35 van de wet van 6 april 1995 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Artikel 38 van de wet van 6 april 1995 werd niet overgenomen omdat de daarin vervatte machtiging aan de Koning voortaan deel uitmaakt van de meer algemene machtigingsbepalingen omtrent de uitvoering van internationale verdragen en akten, die zijn opgenomen in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

BOEK 6 – BEVRACHTING EN VERVOER

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Afdeling 1 – Rompbevrachting

Artikel 6.1.1. Materiële toepassing

In deze afdeling worden bepalingen opgenomen van aanvullend recht. Indien de partijen bij een rompbevrachtingsovereenkomst geen eigen clausules hebben opgenomen, geldt deze afdeling als aanvullend recht. Uiteraard kan het contract niet afwijken van dwingende wettelijke bepalingen.

Artikel 6.1.2. Andere regelgeving

Deze bepaling maakt duidelijk dat de rompbevrachting een contractvorm is eigen aan het scheepvaartrecht. Ook in dit verband zijn de eigen bronnen van het als autonoom op te vatten scheepvaartrecht van meer belang dan de regels van het burgerlijk recht.

Artikel 6.1.3. Vermeldingen

Deze bepaling is gebaseerd op Part I van BARECON 2001, met dien verstande dat zij alleen de essentiële vermeldingen opgeeft.

Artikel 6.1.4. Levering

parfaitement aux tâches de l'OFEAN abordées ci-dessous.

Les dispositions des articles 13 à 27 et des articles 29 à 35 de la loi du 6 avril 1995 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

L'article 38 de la loi du 6 avril 1995 n'a pas été repris parce que l'autorisation au Roi qu'il contient fait désormais partie des dispositions d'autorisation plus générales concernant l'exécution de conventions et d'actes internationaux, qui ont été reprises dans le livre 1 du Code belge de la Navigation.

LIVRE 6 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Titre 1 – Navigation maritime

Chapitre 1 – Affrètement

Section 1 – Affrètement coque nue

Article 6.1.1. Application matérielle

Dans la présente section, des dispositions de droit additionnel sont reprises. Si les parties n'ont pas repris leurs propres clauses dans un contrat d'affrètement coque nue, cette section est interprétée en tant que droit additionnel. Bien évidemment le contrat ne peut dériver des dispositions légales obligatoires.

Article 6.1.2. Autre réglementation

Cette disposition précise clairement que l'affrètement coque nue est une forme de contrat propre au droit de la navigation. À cet effet également, les sources propres du droit de la navigation devant être conçu comme étant autonome sont plus importantes que les règles du droit civil.

Article 6.1.3. Mentions

Cette disposition est basée sur la Partie I du BARECON 2001, étant entendu qu'elle indique uniquement les mentions essentielles.

Article 6.1.4. Livraison

Deze bepaling is een gecondenseerde redactie van artikel 3 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.5. Leveringstijdstip

Deze bepaling berust op artikel 4 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.6. Opzegging bij niet-levering

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 5 van Part II van BARECON 2001. Het gebruik van de term opzegging impliceert niet dat een opzegtermijn in acht moet worden genomen, laat staan dat een opzegvergoeding verschuldigd zou zijn. Bedoeld is een onmiddellijke annulering.

Artikelen 6.1.7. tot 6.1.13

Deze bepalingen zijn gebaseerd op artikelen 6 tot 12 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.14. Verzekering

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 13 van Part II van BARECON 2001. De omschrijving "aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden" doelt op 'Protection and Indemnity'.

Artikelen 6.1.15. tot 6.1.17

Deze bepalingen zijn gebaseerd op artikelen 15 tot 17 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.18. Ladingvoorrecht

Deze bepaling is gestoeld op artikel 18 van Part II van BARECON 2001, dat echter werd verengd tot een voorrecht op lading toebehorend aan de bevrachter. Er is niet voorzien in een "lien" op "sub-hires" en "sub-freights". Evenmin moet hier van een scheepsvoorrecht ten gunste van de bevrachter worden gewaagd. Ter zake wordt verwezen naar de nieuwe regeling betreffende de scheepszekerheidsrechten. Een retentierecht op lading is ook niet aan de orde, omdat de rompvervrachter de lading per definitie niet onder zijn controle heeft.

Artikelen 6.1.19. tot 6.1.22

Cette disposition est une rédaction condensée de l'article 3 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.5. Moment de la livraison

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.6. Résiliation en cas de non-livraison

Cette disposition est une rédaction simplifiée de l'article 5 de la Partie II du BARECON 2001. L'utilisation du terme de résiliation n'implique pas qu'un délai de préavis doive être respecté ou qu'une indemnité de préavis serait due. On entend par là une annulation immédiate de la commande.

Articles6.1.7. à 6.1.13 Restrictions d'utilisation

Cess dispositions reposent sur les articles 6 à 12 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.14. Assurance

Cette disposition est inspirée de l'article 13 de la Partie II du BARECON 2001. La description « responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers » vise la « Protection and Indemnity ».

Articles 6.1.15. à 6.1.17

Ces dispositions reposent sur les articles 15 à 17 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.18. Privilège sur la cargaison

Cette disposition s'appuie sur l'article 18 de la Partie II du BARECON 2001, mais le privilège a cependant été réduit à un privilège grevant la cargaison appartenant à l'affréteur. Un « lien » sur « sub-hires » et « sub-freights » n'a pas été prévu. Ici, on ne peut pas davantage parler d'un privilège sur navire en faveur de l'affréteur. On renvoie en la matière à un nouveau régime concernant le droit des sûretés sur navire. Un droit de rétention sur la cargaison n'est pas non plus à l'ordre du jour étant donné que, par définition, l'affréteur coque nue n'a pas la cargaison sous son contrôle.

Articles 6.1.19. à 6.1.22

Deze bepalingen zijn gebaseerd op artikelen 19 tot 22 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.23. Vervoerovereenkomst

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 23 van Part II van BARECON 2001 en betreft de gangbare Paramount Clause.

Artikel 6.1.24. Opeising en onteigening

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 25 van Part II van BARECON 2001.

De term onteigening moet hier in brede zin worden opgevat, niet in de enge betekenis van het Belgische publiekrecht.

Artikel 6.1.25. Oorlog

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 26 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.26. Makelaarsloon

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 27 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 6.1.27. Beëindiging in geval van wanprestatie

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van de artikelen 28 en 29 van Part II van BARECON 2001. Het in § 1 vermelde redelijkheidscriterium moet in de geest van artikel 28 van BARECON 2001 worden geïnterpreteerd.

Artikel 6.1.28. Nieuwbouw

Deze bepaling is een elementaire regeling, enigszins geïnspireerd door het aanzienlijk uitvoeriger Part III van BARECON 2001.

Artikel 6.1.29. Huurkoop

Deze bepaling is een aanzienlijk vereenvoudigde parafrasering van Part IV van BARECON 2001.

Artikel 6.1.30. Verjaring

Cess dispositions reposent sur les articles 19 à 22 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.23. Contrat de transport

Cette disposition est inspirée de l'article 23 de la Partie II du BARECON 2001 et concerne la clause Paramount usuelle.

Article 6.1.24. Réquisition et expropriation

Cette disposition est une rédaction simplifiée de l'article 25 de la Partie II du BARECON 2001.

Ici, la notion d'expropriation doit être prise au sens large du terme et non basée sur la signification étroite qui lui est donnée en droit public belge.

Article 6.1.25. Guerre

Cette disposition est une rédaction simplifiée de l'article 26 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.26. Courtage

Cette disposition est inspirée de l'article 27 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 6.1.27. Résiliation en cas de non-exécution

Cette disposition est une rédaction simplifiée des articles 28 et 29 de la Partie II du BARECON 2001. Le critère de raison mentionné au § 1er doit être interprété dans l'esprit de l'article 28 du BARECON 2001.

Article 6.1.28. Nouveau bâtiment

Cette disposition est un règlement élémentaire, qui s'inspire quelque peu de la Partie III, considérablement plus détaillée, du BARECON 2001.

Article 6.1.29. Location-vente

Cette disposition est une version paraphrasée considérablement simplifiée de la Partie IV du BARECON 2001.

Article 6.1.30. Prescription

Deze bepaling sluit aan bij andere in het wetboek opgenomen verjaringsregels die allen geharmoniseerd worden op twee jaar.

Afdeling 2 – Tijdbevrachting

Artikel 6.1.31. Materiële toepassing

In deze afdeling worden bepalingen opgenomen van aanvullend recht. Indien de partijen bij een tijdsbevrachingsovereenkomst geen eigen clausules hebben opgenomen, geldt deze afdeling als aanvullend recht. Uiteraard kan het contract niet afwijken van dwingende wettelijke bepalingen.

Artikel 6.1.32. Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 6.1.33. Vermeldingen

Deze bepaling is gebaseerd op NYPE 2015, met dien verstande dat alleen de belangrijkste vermeldingen in de lijst zijn opgenomen. Ook hier is geen sanctie bepaald. Uiteraard moeten de essentiële bestanddelen van de tijdbevrachtingsovereenkomst voorhanden zijn, vooraleer tot kwalificatie als tijdbevrachting kan worden besloten (zie de definitie in het hierboven toegelichte artikel 1.1.7, 3°).

Artikelen 6.1.34. tot 6.1.43

Deze bepalingen berusten op artikelen 1 tot 7 van NYPE 2015.

Artikel 6.1.44. Volbrenging van de reis

Deze bepaling berust op artikel 8 van NYPE 2015. Anders dan in deze laatste bepaling, wordt niet uitdrukkelijk kennis van het Engels geëist. Dit neemt niet weg dat kennis van het Engels, althans in de koopvaardij ter lange omvaart, inderdaad als onontbeerlijk mag worden geacht.

Artikelen 6.1.45. tot 6.1.63

Deze bepalingen berusten op artikelen 9 tot 26 van NYPE 2015.

Cette disposition est conforme à d'autres règles de prescription comprises dans le code qui sont toutes harmonisés à un délai de deux ans

Section 2 – Affrètement à temps

Article 6.1.31. Application matérielle

Dans la présente section, des dispositions de droit additionnel sont reprises. Si les parties n'ont pas repris leurs propres clauses dans un contrat d'affrètement à temps, cette section est interprétée en tant que droit additionnel. Bien évidemment le contrat ne peut dériver des dispositions légales obligatoires.

Article 6.1.32. Autre réglementation

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

Article 6.1.33. Mentions

Cette disposition est basée sur NYPE 2015, étant entendu que seules les principales mentions ont été reprises sur la liste. Ici non plus, aucune sanction n'a été fixée. Bien entendu, les composants essentiels du contrat d'affrètement à temps doivent être présents avant que l'on puisse conclure à une qualification en tant qu'affrètement à temps (voir la définition à l'article 1.1.7, 3° commenté ci-dessus).

Articles 6.1.34. à 6.1.43

Ces dispositions reposent sur les articles 1à 7 de NYPE 2015.

Article 6.1.44. Accomplissement du voyage

Cette disposition repose sur l'article 8 de NYPE 2015. À l'inverse de ce qui est stipulé dans cette dernière disposition, la connaissance de l'anglais n'est pas expressément requise. Il n'empêche que la connaissance de l'anglais, tout du moins dans la marine marchande au long cours, peut en effet être réputée indispensable.

Articles 6.1.45. à 6.1.63

Ces dispositions reposent sur les articles 9 à 26 de NYPE 2015.

Artikel 6.1.64. Ladingvorderingen

Deze bepaling berust op artikel 27 van NYPE 2015 en de Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (zoals gewijzigd in September 2011).

Artikelen 6.1.65. tot 6.1.68

Deze bepalingen berusten op artikelen 28 tot 32 van NYPE 2015.

Artikel 6.1.69. Vervoerovereenkomst

Deze bepaling berust op artikel 33(a) van NYPE 2015, met toevoeging van het PAL-Verdrag wat het passagiersvervoer betreft.

Artikelen 6.1.70. tot 6.1.83

Deze bepalingen berusten op artikelen 35 tot 53 van NYPE 2015.

Artikel 6.1.87. Verjaring

De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht.

Afdeling 3 – Reisbevrachting

Artikel 6.1.88. Materiële toepassing

In deze afdeling worden bepalingen opgenomen van aanvullend recht. Indien de partijen bij een reisbevrachtingsovereenkomst geen eigen clausules hebben opgenomen, geldt deze afdeling als aanvullend recht. Uiteraard kan het contract niet afwijken van dwingende wettelijke bepalingen.

Artikel 6.1.89. Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 6.1.90. Vermeldingen

Deze bepaling is gebaseerd op Part I van GENCON. Onder voorbehoud van de kwalificerende componenten, is in de bepaling geen sanctie bepaald.

Article 6.1.64. Créances relatives à la cargaison

Cette disposition repose sur l'article 27 de NYPE 2015 et l'ICA (Inter-Club New York Produce Exchange Agreement) 1996 (tel que modifié en septembre 2011).

Articles 6.1.65. à 6.1.68

Ces dispositions reposent sur les articles 28 à 32 de NYPE 2015.

Article 6.1.69. Contrat de transport

Cette disposition repose sur l'article 33(a) de NYPE 2015, avec ajout de la Convention PAL en ce qui concerne le transport des passagers.

Articles 6.1.70. à 6.1.83

Ces dispositions reposent sur les articles 35 à 53 de NYPE 2015.

Article 6.1.87. Prescription

La nouvelle réglementation en matière de prescription a déjà été expliquée d'une manière générale.

Section 3 – Affrètement au voyage

Article 6.1.88. Application matérielle

Dans la présente section, des dispositions de droit additionnel sont reprises. Si les parties n'ont pas repris leurs propres clauses dans un contrat d'affrètement au voyage, cette section est interprétée en tant que droit additionnel. Bien évidemment le contrat ne peut dériver des dispositions légales obligatoires.

Article 6.1.89. Autre réglementation

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

Article 6.1.90. Mentions

Cette disposition est basée sur la Partie I du GENCON. Sous réserve des composants de qualification, la disposition ne prévoit aucune sanction.

Artikelen 6.1.91 tot 6.1.97

Deze bepalingen zijn gebaseerd op artikelen 1 tot 7 van Part II van GENCON.

Artikel 6.1.98. Retentierecht

Deze en de twee volgende ontworpen bepalingen zijn gebaseerd op artikel 8 van Part II van GENCON en de artikelen 116, 123, 124 en 125 van de Zeewet.

Artikel 6.1.99. Ladingvoorrecht

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 6.1.100. Niet geloste of afgehaalde goederen

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 123 van de Zeewet. Zij omvat ook procesrechtelijke regels welke uiteraard van toepassing zijn op de rechtspleging in België en roepen een zakelijke zekerheid in het leven, waaromtrent de artikelen 88 j° 94 van het Wetboek van internationaal privaatrecht in geval van een Belgische bestemming eveneens tot toepassing van het Belgisch recht zouden leiden.

Artikelen 6.1.101 tot 6.1.109

Deze bepalingen zijn gebaseerd op artikelen 9 tot 18 van Part II van GENCON.

Artikel 6.1.110. Verjaring

De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht.

Afdeling 4 – Andere bevrachtingen

Artikel 6.1.111. Toepasselijke regelen

In het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn geen bijzondere regelingen opgenomen betreffende andere soorten bevrachting dan de romp-, de tijd- en de reisbevrachting. Te denken valt aan de plaatsbevrachting (*slot charter*) of volumecontracten (*volume contracts* of *contrats of affreightment* in enge zin).

Articles 6.1.91. à 6.1.97

Ces dispositions reposent sur les articles 1 à 7 de la Partie II du GENCON.

Article 6.1.98. Droit de rétention

Cette disposition et les deux suivantes en projet sont basées sur l'article 8 de la Partie II du GENCON et les articles 116, 123, 124 et 125 de la Loi Maritime.

Article 6.1.99. Privilège sur la cargaison

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

Article 6.1.100. Marchandises non déchargées ou enlevées

Cette disposition remplace l'article 123 de la Loi Maritime. Elle contient aussi des règles de procédure qui sont bien entendu applicables à la procédure en Belgique et créent une sûreté réelle, à propos de laquelle les articles 88 j° 94 du Code de droit international privé conduiraient également, en cas de destination belge, à l'application du droit belge.

Articles 6.1.101. à 6.1.109

Ces dispositions reposent sur les articles 9 à 18 de la Partie II du GENCON.

Article 6.1.110. Prescription

La nouvelle réglementation en matière de prescription a déjà été expliquée d'une manière générale ci-dessus.

Section 4 – Autres affrètements

Article 6.1.111. Règles applicables

Le Code belge de la Navigation ne reprend aucun régime particulier concernant des types d'affrètements autres que l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage. Pensons par exemple à l'affrètement au lieu (*slot charter*) ou aux contrats en volume (*volume contracts ou contrats of affreightment* dans le sens étroit du terme).

In de Belgische rechtspraktijk wordt omtrent dergelijke overeenkomsten blijkbaar zelden geprocedeerd. Verder gaat het om bij uitstek commerciële contracten, waarvoor partijen doorgaans zelf passende regelingen treffen. De behoefte aan een specifiek wettelijk raamwerk mag dan ook gering worden geacht.

In de ontworpen bepaling wordt daarom geopteerd voor een verwijzing naar de hierboven toegelichte afdelingen betreffende de romp-, de tijd- en de reisbevrachtingsovereenkomst, welke in voorkomend geval *naar analogie* kunnen worden toegepast.

Alternatief, in het bijzonder wanneer geen voldoende analogie voorhanden is, kan de rechter terugvallen op de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, welke als bijzondere bronnen van scheepvaartrecht zijn gedefinieerd in artikel 1.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Daardoor kan de Belgische rechter rekening houden met internationaal gangbare regels. Beoogd wordt een oplossing die aansluit bij de realiteit van het maritieme bedrijf, welke vaak zal kunnen worden afgeleid uit gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaromtrent partijen en de rechter nuttige elementen kunnen halen uit internationaal ruim geaccepteerde standaardovereenkomsten of buitenlandse rechtspraak en rechtsleer. In uiterst geval kan ook worden teruggevallen op de algemene beginselen van het contractenrecht. Dit kan bijvoorbeeld verantwoord zijn ten aanzien van de verhuring van winkels aan boord van een cruiseschip.

Artikel 6.1.112. Ladingvoorrecht

In de ontworpen bepaling wordt uitdrukkelijk een ladingvoorrecht ingeschreven. Dergelijk voorrecht kan immers bezwaarlijk op een analoge toepassing van een wetsbepaling berusten.

Artikel 6.1.113. Verjaring

De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht.

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Dans la pratique juridique belge, il n'est apparemment procédé que rarement concernant de tels contrats. En outre, il s'agit de contrats commerciaux par excellence pour lesquels les parties adoptent généralement elles-mêmes des règlements appropriés. Dès lors, le besoin d'un cadre légal spécifique peut être qualifié de minime.

C'est pourquoi, dans la disposition en projet, on opte pour un renvoi aux sections commentées ci-dessus concernant le contrat d'affrètement coque nue, à temps et au voyage, lesquelles pourront, le cas échéant, être appliquées *par analogie*.

Une alternative, en particulier en l'absence d'analogie suffisante, permet au juge de se rabattre sur les usages et principes généraux dans le droit de la navigation, lesquels sont définis à l'article 1.2.3 du Code belge de la Navigation, en tant que sources particulières de droit de la navigation. De ce fait, le juge belge peut tenir compte de règles courantes au niveau international. On vise une solution qui se rapproche de la réalité du secteur maritime qui, souvent, pourra être déduite d'usages et de principes généraux de droit de la navigation, à propos desquels les parties et le juge peuvent tirer des éléments utiles de contrats types largement acceptés au niveau international ou de la jurisprudence ou doctrine étrangère. Dans un cas extrême, il est également possible de se référer aux principes généraux du droit des contrats. Cela peut, par exemple, être justifié dans le cas d'une location de magasins à bord d'un navire de croisière.

Article 6.1.112. Privilège sur la cargaison

Un privilège sur la cargaison est expressément inscrit dans la disposition en projet. En effet, un tel privilège peut difficilement reposer sur une application analogue d'une disposition de loi.

Article 6.1.113. Prescription

La nouvelle réglementation en matière de prescription a déjà été expliquée d'une manière générale ci-dessus.

Chapitre 2 – Transport

Afdeling 1 – Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Regels van Den Haag en Visby

Artikel 6.1.114. Begrippen

Deze bepaling bevat begripsomschrijvingen welke letterlijk zijn overgenomen uit artikel 1 van de Regels van Den Haag en Visby.

De onder 2° opgenomen definitie van de zeevervoerovereenkomst verzekert dat het toepassingsgebied van het dwingende regime wordt uitgebreid tot andere vervoerovereenkomsten dan deze onder cognossement en dat de documentaire benadering van het toepassingsgebied wordt verlaten. Het element vergoeding (echter niet: winstoogmerk) is essentieel want een welwillend kosteloos optredende vervoerder kan bezwaarlijk aan een dwingend aansprakelijkheidsregime worden onderworpen. De afzender is de contractuele wederpartij van de zeevervoerder, maar niet noodzakelijk diegene die de goederen aan deze laatste overhandigt.

Wanneer de overeenkomst tevens de kenmerken van een bevrachtingsovereenkomst vertoont, dient de kwalificatie als vervoerovereenkomst voorrang te genieten . De benaming van de overeenkomst of het vervoersdocument is niet beslissend, wel het voorhanden zijn van een vervoerdersverplichting als bedoeld in artikel 6.1.114, 2°. Wanneer partijen op normale wijze en te goeder trouw teruggrijpen naar een internationale standaardovereenkomst voor charter parties, of wanneer voor bevrachtingen typische clausules worden opgenomen (bijv. inzake overliggeld), zonder dat specifieke vervoerdersverplichtingen worden bedongen, liggen indicaties voor dat het om een bevrachtingsovereenkomst gaat. Uiteraard beoogt de ontworpen wettekst niet om afbreuk te doen aan de inzake bevrachtingsovereenkomsten internationaal gangbare contractvrijheid. Bovendien bepaalt artikel 6.1.122, § 2 uitdrukkelijk, en in overeenstemming met de Regels van Den Haag en Visby, dat de onderafdeling in principe niet geldt voor charterpartijen.

Section 1 – Transport de marchandises

Sous-section 1 – Règles de La Haye et de Visby

Article 6.1.114. Notions

Cette disposition contient des définitions qui ont été littéralement reprises de l'article 1 des Règles de La Haye et de Visby.

La définition reprise au point 2° du contrat de transport maritime assure que le champ d'application du régime impératif est étendu à des contrats de transport autres que sous connaissement et que l'approche documentaire est supprimée du champ d'application. L'élément rémunération (toutefois pas : but lucratif) est essentiel car un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement peut difficilement être soumis à un régime impératif de responsabilité. Le chargeur est l'autre partie contractuelle du transporteur maritime, mais pas nécessairement la personne qui remet les marchandises à ce dernier.

Lorsque le contrat présente également les caractéristiques d'un contrat d'affrètement, la qualification en tant que contrat de transport doit avoir priorité . La dénomination du contrat ou du document de transport n'est pas déterminante, mais l'existence d'une obligation de transporteur visée à l'article 6.1.114, 2° l'est. Quand des parties se réfèrent, normalement et de bonne foi, à un contrat type international pour chartes-parties ou quand, pour des affrètements, des clauses typiques sont reprises (par exemple en matière de surestaries), sans obligations spécifiques d'un transporteur, il y a de fortes chances qu'il s'agisse d'un contrat d'affrètement. Bien entendu, le texte de loi en projet ne vise pas à porter préjudice à la liberté contractuelle usuelle au niveau international en matière de contrats d'affrètement. En outre, l'article 6.1.122, § 2 détermine expressément, et conformément aux Règles de La Haye et de Visby, que la sous-section ne s'applique en principe pas aux chartes-parties.

De "vervoerovereenkomst" zoals gedefinieerd in de Regels van Den Haag en Visby (art. 1(b)) dient te worden beschouwd als een subcategorie van de ontworpen, bredere definitie van de "zeevervoerovereenkomst".

Artikel 6.1.115. Internationale toepassing

Deze bepaling onder paragraaf 1, 1° berust op artikel 10 van de Regels van Den Haag en Visby. Door paragraaf 1, 2° wordt het internationale werkingsgebied van de Haagse Regels uitgebreid tot alle vervoer van of naar België. Dat bevestigt de situatie onder het huidige artikel 91 van de Zeewet.

De in paragraaf 2 opgenomen bepaling expliciteert een bestaande opvatting, in een formulering die in het bijzonder aansluit bij de terminologie van artikel 9 van de Rome I-Verordening.

Artikel 6.1.116. Materiële toepassing

Deze bepaling berust op artikel 2 van de Regels van Den Haag en Visby, met dien verstande dat het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot alle zeevervoerovereenkomsten zoals omschreven in artikel 6.1.114, 2°.

In paragraaf 2 wordt bepaald dat, indien de Regels van Den Haag en Visby van toepassing zijn krachtens Belgisch recht, zij mede gelden voor het vervoer van levende dieren. Deze uitbreiding ligt in lijn met de Regels van Rotterdam (art. 81).

Artikel 6.1.117. Uitlegging

Deze bepaling sluit aan bij vergelijkbare bepalingen elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 6.1.118. Andere regelgeving

Nu de Haagse Regels, in overeenstemming met het bijhorende Ondertekeningsprotocol en de thans geldende Zeewet (art. 91), volledig in het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn ingewerkt, is het aangewezen uit te sluiten dat de rechter de Regels rechtstreekse toepassing verleent.

Le « contrat de transport » tel que défini dans les Règles de La Haye et de Visby (art. 1(b)) doit être considéré comme une sous-catégorie de la définition plus large en projet de « contrat de transport maritime ».

Article 6.1.115. Application internationale

La disposition sous paragraphe 1er, 1° repose sur l'article 10 des Règles de La Haye et de Visby. Le paragraphe 1er, 2° étend le champ d'application international des règles de La Haye à tous les transports vers ou depuis la Belgique. Cela confirme la situation couverte par l'actuel article 91 de la Loi Maritime.

La disposition reprise au paragraphe 2 explicite un point de vue existant, dans une formulation qui se rapproche particulièrement de la terminologie de l'article 9 du Règlement Rome I.

Article 6.1.116. Application matérielle

Cette disposition repose sur l'article 2 des Règles de La Haye et de Visby, étant entendu que le champ d'application est étendu à tous les contrats de transport maritime, tel que décrit à l'article 6.1.114, 2°.

Dans le paragraphe 2, il est stipulé que, si les Règles de La Haye et Visby s'appliquent en vertu du droit belge, elles valent également pour le transport d'animaux vivants. Cette extension est conforme aux Règles de Rotterdam (art. 81).

Article 6.1.117. Interprétation

Cette disposition correspond aux dispositions comparables à d'autres endroits du Code belge de la Navigation.

Article 6.1.118. Autre réglementation

Maintenant que, en conformité avec le Protocole de signature correspondant et la Loi Maritime en vigueur à présent (art. 91), les Règles de La Haye sont entièrement intégrées au Code belge de la Navigation, il est conseillé d'exclure que le juge accorde l'application directe des Règles.

De paragrafen 2 en 3 berusten op de artikelen 8 resp. 9 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 6.1.119. Rechten en plichten

Deze bepaling berust op artikel 3 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 6.1.120. Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid

Deze bepaling berust op artikel 4 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 6.1.121. Aansprakelijkheidsgronden en aangestelden

Deze bepaling berust op artikel 4*bis* van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 6.1.122. Afwijkende bedingen en charterpartijen

Deze bepaling berust op artikel 5 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 6.1.123. Bijzondere verladingen

Deze bepaling berust op artikel 6 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 6.1.124. Tijd voor inlading en na lossing

Deze bepaling berust op artikel 7 van de Regels van Den Haag en Visby.

Onderafdeling 2 –Bijzondere bepalingen

Artikel 6.1.125. Begrippen

Ter zake wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 6.1.114, 2°.

Het begrip vertraging (3°) is gedefinieerd naar analogie met de Regels van Rotterdam (art. 21). Als geen tijd is overeengekomen (ook niet impliciet), kan er geen vertraging in de zin van de wettekst optreden.

Om een flexibele uitlegging mogelijk te maken, welke aansluit bij toekomstige commerciële

Les paragraphes 2 et 3 reposent respectivement sur les articles 8 et 9 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.1.119. Droits et obligations

Cette disposition repose sur l'article 3 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.1.120. Exonérations et limitation de responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 4 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.1.121. Bases de responsabilité et préposés

Cette disposition repose sur l'article 4 *bis* des Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.1.122. Clauses dérogatoires et chartes-parties

Cette disposition repose sur l'article 5 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.1.123. Chargements particuliers

Cette disposition repose sur l'article 6 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.1.124. Temps avant chargement et après déchargement
Cette disposition repose sur l'article 7 des Règles de La Haye et de Visby.

Sous-section 2 – Dispositions spéciales

Article 6.1.125. Notions

On renvoie en la matière à l'explication sous l'article 6.1.114, 2°.

La notion de retard (3°) a été définie par analogie aux Règles de Rotterdam (art. 21). Si aucun délai n'a été convenu (implicitement non plus), il ne peut être question de retard au sens du texte de loi.

Pour permettre une interprétation flexible, laquelle se rapproche des futurs développements commerciaux,

ontwikkelingen, wordt het begrip vervoersdocument niet afzonderlijk gedefinieerd.

Artikel 6.1.126. Rechtsmacht

Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake vorderingen aangaande vervoerovereenkomsten op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door de Brussel I*bis*-Verordening of het EVEX-Verdrag.

Artikel 6.1.127. Internationale toepassing

De in het eerste lid opgenomen bepaling herhaalt de in artikel 91 van de Zeewet doorgevoerde nationale uitbreiding van het toepassingsgebied van de Regels van Den Haag en Visby.

Het tweede lid expliciteert een algemene opvatting, in een formulering die in het bijzonder aansluit bij de terminologie van artikel 9 van de Rome I-Verordening.

Wat betreft artikel 6.1.145 valt aan te stippen dat deze bepaling ook procesrechtelijke regels omvat welke uiteraard van toepassing zijn op de rechtspleging in België, alsook een zakelijke zekerheid in het leven roept, waaromtrent de artikelen 88 j° 94 van het Wetboek van internationaal privaatrecht in geval van een Belgische bestemming eveneens tot toepassing van het Belgisch recht zou leiden.

Artikel 6.1.128. Materiële toepassing

Het ontworpen eerste lid leidt tot een ruime toepassing van de onderafdeling, waarbij de documentaire benadering wordt verlaten.

In het tweede lid wordt bepaald dat de aanvullende Belgische nationale wetsbepalingen mede gelden voor het vervoer van levende dieren. Deze uitbreiding ligt in lijn met de Regels van Rotterdam (art. 81).

Artikel 6.1.129. Paramount-beding

Deze bepaling is een aangepaste overname van artikel 91.B van de Zeewet. Zoals onder het vigerende recht, wordt geen sanctie bepaald. Wel

la notion de document de transport n'est pas définie séparément.

Article 6.1.126. Juridiction

Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente pour des créances relatives à des contrats de transport qui intervient pour autant que le juge compétent ne soit pas désigné par le Règlement de Bruxelles I *bis* ou la Convention EVEX.

Article 6.1.127. Application internationale

La disposition reprise à l'alinéa 1er répète l'extension nationale du champ d'application des Règles de La Haye et de Visby introduite à l'article 91 de la Loi Maritime.

L'alinéa 2 explicite une conception générale, dans une formulation qui se rapproche particulièrement de la terminologie de l'article 9 du Règlement de Rome I.

En ce qui concerne l'article 6.1.145, il est à noter que cette disposition contient aussi des règles de procédure qui s'appliquent bien entendu à la procédure en Belgique, et crée une sûreté réelle, à propos de laquelle les articles 88 j° 94 du Code de droit international privé conduiraient également, en cas de destination belge, à l'application du droit belge.

Article 6.1.128. Application matérielle

L'alinéa 1er en projet entraîne une application large de la sous-section, dans laquelle l'approche documentaire est abandonnée.

A l'alinéa 2, il est stipulé que les dispositions de loi nationales belges supplétives valent également pour le transport d'animaux vivants. Cette extension est conforme aux Règles de Rotterdam (art. 81).

Article 6.1.129. Clause Paramount

Cette disposition est une reprise adaptée de l'article 91.B de la Loi Maritime. À l'instar du droit en vigueur, aucune sanction n'est déterminée.

kan de bepaling een functie vervullen bij de toetsing van bevoegdheidsbedingen, voor zover daarbij nationaal recht van toepassing is.

Artikel 6.1.130. Andere regelgeving

Aangezien de ontworpen afdeling een sluitend geheel vormt, met het oog op de rechtszekerheid en in lijn met de algemene doelstelling de relatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot andere regelgeving duidelijk te definiëren, wordt de gelding van de algemene vervoerregels van het Wetboek van Koophandel en het Burgerlijk Wetboek uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 6.1.131. Afwijkende bedingen

In principe is de wettelijke regeling betreffende het goederenvervoer over zee dwingend. De door paragraaf 2 aanvaarde uitzonderingen sluiten aan bij de realiteit van het maritieme bedrijf.

Artikel 6.1.132. Aanlevering van de goederen

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 27.1 en 27.2 van de Regels van Rotterdam.

Artikel 6.1.133. Deklading

Een nieuwe wettelijke regeling van het vervoer van goederen aan dek is noodzakelijk. Deze kan echter niet ingaan tegen de desbetreffende regeling in de Regels van Den Haag en Visby.

Paragraaf 1 berust op artikel 25.1 van de Regels van Rotterdam. Het woord "uitsluitend" duidt aan dat goederen alleen aan dek mogen worden vervoerd in de vervolgens opgesomde gevallen. Het betekent niet dat de goederen in die gevallen aan dek moeten worden vervoerd, en niet in het ruim mogen worden geladen.

Paragraaf 2 beperkt enigszins de contractvrijheid ingeval van vervoer van gedeclareerde deklading, waarop de Regels van Den Haag en Visby niet van toepassing zijn.

Artikel 6.1.134. Levende dieren

Paragraaf 2 ligt in lijn met artikel 81 van de Regels van Rotterdam.

Néanmoins, la disposition peut remplir une fonction pour l'appréciation des clauses de compétence pour autant que le droit national s'applique à cet effet.

Article 6.1.130. Autre réglementation

Comme la section en projet forme un tout, en vue de la sécurité juridique et conformément à l'objectif général de définir clairement la relation du Code belge de la Navigation par rapport à un autre régime, l'application des règles générales en matière de transport du Code de Commerce et du Code civil est expressément exclue.

Article 6.1.131. Clauses dérogatoires

En principe, le régime légal concernant le transport de marchandises par mer est impératif. Les exceptions acceptées par le paragraphe 2 se rapprochent de la réalité du secteur maritime.

Article 6.1.132. Remise des marchandises

Cette disposition est inspirée des articles 27.1 et 27.2 des Règles de Rotterdam.

Article 6.1.133. Chargement en pontée

Un nouveau régime du transport de marchandises en pontée est nécessaire. Celui-ci ne peut cependant pas porter atteinte au régime visé dans les Règles de La Haye et de Visby.

Le paragraphe 1er repose sur l'article 25.1 des Règles de Rotterdam. Le terme « exclusivement » indique que les marchandises peuvent uniquement être transportées en pontée dans les cas énumérés ensuite. Cela ne signifie pas que les marchandises doivent être transportées en pontée dans ces cas et qu'elles ne peuvent pas être chargées dans la cale.

Le paragraphe 2 limite quelque peu la liberté contractuelle en cas de transport d'un chargement en pontée déclaré, auquel les Règles de La Haye et de Visby ne s'appliquent pas.

Article 6.1.134. Animaux vivants

Le paragraphe 2 est conforme à l'article 81 des Règles de Rotterdam.

Artikel 6.1.135. Verhandelbaarheid van het vervoersdocument

De bepalingen van deze onderafdeling zijn van toepassing op alle mogelijke vervoersdocumenten, verhandelbaar of niet. Het ontworpen artikel bepaalt dat het al dan niet verhandelbare karakter van het vervoersdocument afhangt van wat het vervoersdocument zelf bepaalt. Partijen kiezen derhalve zelf of zij het vervoersdocument verhandelbaar of niet verhandelbaar maken. Indien niets wordt vermeld, wordt het vervoersdocument geacht verhandelbaar te zijn.

Artikel 6.1.136. Vracht

Deze bepaling is geïnspireerd door de bepalingen betreffende de betaling van de vrachtprijs uit titel III van de Zeewet betreffende de bevrachtingsovereenkomst, in het bijzonder door artikel 120 van de Zeewet.

Artikel 6.1.137. Beschikkingsrecht

Deze bepaling regelt op elementaire wijze het klassiek in alle vervoertakken geldende beschikkingsrecht.

Artikel 6.1.138. Rechtspositie van de bestemmeling

De rechtspositie van de derde cognossementhouder wordt momenteel niet wettelijk geregeld. Deze bepaling is gebaseerd op de vigerende opvatting dat de derde houder niet de rechtsopvolger van de afzender is. Zij treft echter een regeling voor alle vervoerovereenkomsten. Het tweede lid biedt een praktische oplossing voor een reële problematiek. Uiteraard geldt het onder voorbehoud van de Brussel I*bis*-Verordening.

Artikel 6.1.139. Recht op aflevering

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 89 van de Zeewet. Er is rekening gehouden met de Regels van Rotterdam (art. 46).

Artikel 6.1.140. Betaling van vracht en andere kosten

Article 6.1.135. Négociabilité du document de transport

Les dispositions de la présente sous-section s'appliquent à tous les documents transport possibles, négociables ou non. L'article en projet précise que le caractère négociable ou non du document de transport dépend de ce que le document de transport en soi stipule. Par conséquent, les parties choisissent elles-mêmes si elles rendent le document de transport négociable ou non. Si rien n'est mentionné, le document de transport est réputé être négociable.

Article 6.1.136. Fret

Cette disposition s'inspire des dispositions relatives au paiement du fret visées au titre III de la Loi Maritime relatives au contrat d'affrètement, plus particulièrement à l'article 120 de la Loi Maritime.

Article 6.1.137. Droit de disposer

Cette disposition règle de façon élémentaire le droit de disposer classique en vigueur dans tous les modes de transport.

Article 6.1.138. Position juridique du destinataire

La position juridique du tiers-porteur du connaissement n'est actuellement pas réglée par la loi. Cette disposition est fondée sur la conception en vigueur que le tiers-porteur n'est pas l'ayant droit de l'expéditeur. Elle concerne cependant un régime pour tous les contrats de transport. L'alinéa deux offre une solution pratique à une problématique réelle. Bien entendu, cela s'applique sous réserve du Règlement de Bruxelles I *bis*.

Article 6.1.139. Droit à la délivrance

Cette disposition remplace l'article 89 de la Loi Maritime. Il a été tenu compte des Règles de Rotterdam (art. 46).

Article 6.1.140. Paiement du fret et d'autres frais

Paragraaf 1 betreft *freight prepaid*-clausule en is geïnspireerd door artikel 42 van de Regels van Rotterdam. In de Regels van Den Haag en Visby wordt de materie niet geregeld.

Paragraaf 2 betreft kosten die ontstaan in de bestemmingshaven, na de lossing van de goederen uit het schip, zoals opslagkosten, overliggeld in verband met de containers waarin de goederen gestuwd zijn en aansluit- en elektriciteitskosten in verband met reefercontainers. Een bestemmeling die, om welke reden dan ook, niet meer in de goederen geïnteresseerd is en nooit aflevering vraagt, kan niet voor betaling van deze kosten worden aangesproken. De vervoerder zal deze kosten dan moeten recupereren van de afzender, of door uitvoering op de goederen zelf. Anderzijds blijft de bestemmeling, die aflevering van de goederen heeft gevraagd, tot betaling van deze kosten gehouden indien hij de goederen toch niet in ontvangst neemt.

Artikel 6.1.141. Retentierecht

Ook onder het huidige recht wordt aanvaard dat de vervoerder op de goederen een retentierecht kan uitoefenen. Een wettelijke regeling is echter wenselijk. Het in de ontworpen bepaling omschreven retentierecht kan worden uitgeoefend voor vorderingen die rechtstreeks verband houden met de vervoerde goederen, en het moet gaan om bedragen die de vervoerder kan vorderen van de bestemmeling. Het is echter niet vereist dat de bestemmeling de *enige* schuldenaar is. Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen. De formulering van de bepaling is in wezen identiek aan die van het hierboven ontworpen artikel 6.1.98 betreffende het retentierecht van de reisvervrachter.

Artikel 6.1.142. Ladingvoorrecht

Deze bepaling komt in de plaats van de artikelen 125 en 126 van de Zeewet. De formulering is wezenlijk identiek aan die van artikel 6.1.99 betreffende de reisbevrachting.

Artikel 6.1.143. Sekwester over de lading

Artikel 6.1.139, § 4 biedt de vervoerder de mogelijkheid om een sekwester te laten aanstellen

Le paragraphe 1er concerne la clause de *freight prepaid* et s'inspire de l'article 42 des Règles de Rotterdam. Cette matière n'est pas réglée dans les Règles de La Haye et de Visby.

Le paragraphe 2 concerne les frais qui se créent dans le port de destination, après le déchargement des marchandises du navire, par exemple les frais d'entreposage, les surestaries relatifs aux conteneurs dans lesquels les marchandises ont été arrimées et les frais de raccordement et d'électricité relatifs à des conteneurs « reefer ». Un destinataire qui, pour quelque raison que ce soit, n'est plus intéressé par les marchandises et n'en demande jamais la délivrance ne peut pas être rendu responsable du paiement de ces frais. Dans ce cas, le transporteur devra récupérer ces frais auprès de le chargeur ou par exécution sur les marchandises en soi. D'autre part, le destinataire, qui a demandé la délivrance des marchandises, reste tenu au paiement de ces frais s'il ne réceptionne malgré tout pas les marchandises.

Article 6.1.141. Droit de rétention

Conformément au droit actuel également, il est admis que le transporteur peut exercer un droit de rétention sur les marchandises. Toutefois, un régime légal est souhaitable. Le droit de rétention décrit dans la disposition en projet peut être exercé pour des créances ayant directement trait aux marchandises transportées et il doit s'agir de montants que le transporteur peut réclamer au destinataire. Il n'est cependant pas requis que le destinataire soit le *seul* débiteur. Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises. Par essence, la formulation de la disposition est identique à celle de l'article 6.1.98 en projet ci-dessus concernant le droit de rétention de l'affréteur au voyage.

Article 6.1.142. Privilège sur la cargaison

Cette disposition remplace les articles 125 et 126 de la Loi Maritime. Par essence, la formulation est identique à celle de l'article 6.1.99 relatif à l'affrètement au voyage.

Article 6.1.143. Séquestre sur la cargaison

L'article 6.1.139, § 4 offre au transporteur la possibilité de faire désigner un séquestre lorsque plus

wanneer meer dan één persoon aflevering van de goederen vraagt. Het ontworpen artikel geeft de vervoerder een algemene mogelijkheid om, wanneer er niet op de normale wijze tot aflevering kan worden overgegaan, de aanstelling van een sekwester te vragen. De mogelijkheid om een sekwester te laten aanstellen in specifieke hypotheses is voorzien in de artikelen 124 en 267 van de Zeewet. Ook op basis van de algemene bepalingen van het Burgerlijk Wetboek (art. 1955-1963) is de aanstelling van een sekwester mogelijk. Bij toepassing van het ontworpen artikel dienen de kosten van de sekwester te worden gedragen (of minstens te worden voorgeschoten) door de vervoerder, maar hij kan ze desgevallend van een andere partij recupereren.

Artikel 6.1.144. Vertraging

Deze bepaling bevestigt in paragraaf 1 het principe dat de vervoerder aansprakelijk is voor vertragingsschade.

De regeling m.b.t. het voorbehoud in paragraaf 2 is geïnspireerd door artikel 23.4 van de Regels van Rotterdam.

De aansprakelijkheidsbeperking opgenomen in paragraaf 3 is ontleend aan artikel 60 van de Regels van Rotterdam.

Artikel 6.1.145. Niet afgehaalde goederen

Deze bepaling is een nadere uitwerking van de artikelen 123 en 267 van de Zeewet. De formulering is wezenlijk identiek aan die van artikel 6.1.100 betreffende de reisbevrachting.

Het artikel omvat ook procesrechtelijke regels welke van toepassing zijn op de rechtspleging in België en roept bovendien een zakelijke zekerheid in het leven, waaromtrent de artikelen 88 j° 94 van het Wetboek van internationaal privaatrecht in geval van een Belgische bestemming eveneens tot toepassing van het Belgisch recht zouden leiden.

Artikel 6.1.146. Vorderingsrecht

In de huidige opvatting wordt het vorderingsrecht beschouwd als een corollarium van het recht op aflevering, dat derhalve enkel toekomt aan degene

d'une personne demande la livraison des marchandises. L'article en projet donne au transporteur une possibilité générale de demander la désignation d'un séquestre quand il ne peut pas être procédé à la livraison de manière normale. La possibilité de faire désigner un séquestre dans des hypothèses spécifiques est prévue aux articles 124 et 267 de la Loi Maritime. La désignation d'un séquestre est également possible sur la base des dispositions générales du Code civil (art. 1955-1963). En application de l'article en projet, les frais du séquestre doivent être supportés (ou tout du moins avancés) par le transporteur, mais il peut le cas échéant les récupérer d'une autre partie.

Article 6.1.144. Retard

La disposition confirme au paragraphe 1er le principe selon lequel le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard.

Le régime relatif à la réserve visée au paragraphe 2 s'inspire de l'article 23.4 des Règles de Rotterdam.

La limitation de responsabilité reprise au paragraphe 3 a été empruntée à l'article 60 des Règles de Rotterdam.

Article 6.1.145. Marchandises non enlevées

Cette disposition est un développement des articles 123 et 267 de la Loi Maritime. Par essence, la formulation est identique à celle de l'article 6.1.100 relatif à l'affrètement au voyage.

L'article contient aussi des règles de procédure qui s'appliquent à la procédure en Belgique et crée en outre une sûreté réelle, à propos de laquelle les articles 88 j° 94 du Code de droit international privé conduiraient également, en cas de destination belge, à l'application du droit belge.

Article 6.1.146. Droit d'action

Dans la conception actuelle, le droit d'action est considéré comme un corollaire du droit à la délivrance qui, par conséquent, revient uniquement à la partie qui bénéficie du droit de livraison des

die recht op aflevering van de goederen heeft. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om het recht op aflevering en het vorderingsrecht uit elkaar te halen, en ze afzonderlijk te definiëren. Het recht op aflevering wordt omschreven in artikel 6.1.139, het recht om de averijvordering in te stellen in het ontworpen artikel.

Artikel 6.1.147. Verjaring

Paragraaf 1 geeft uitvoering aan artikel 3.6*bis* van de Regels van Den Haag en Visby.

De Regels van Den Haag en Visby bevatten een verjaringsregeling, welke echter alleen vorderingen *tegen* de vervoerder betreft. De in paragraaf 2 ontworpen bepaling voert een verjaringsregeling in voor vorderingen i.v.m. de vervoerovereenkomst ingesteld *door* de vervoerder. De regeling sluit aan bij de algemene betrachting de verjaringen te stroomlijnen.

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Onderafdeling 1 – PAL-Verdrag

Artikel 6.1.148. Begrippen

Dit artikel is hoofdzakelijk gebaseerd op artikel 1 van het PAL-Verdrag. De definitie van het schip uit het PAL-Verdrag is niet overgenomen, ten einde het vervoer per luchtkussenvaartuig onder de nationale regeling te doen vallen. Dergelijk vervoer valt buiten het PAL-Verdrag, maar ook buiten het luchtrecht, zodat een regeling zich opdringt. In de definitie van passagiervervoerovereenkomst over zee werd, ten opzichte van de definitie in het PAL-Verdrag, de beperking aangebracht dat het moet gaan om vervoer tegen vergoeding. Het komt immers niet billijk voor om een welwillend kosteloos optredende vervoerder aan een dwingend aansprakelijkheidsregime te onderwerpen. De definitie van het begrip rekeneenheid is gestoeld op artikel 9.1 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.149. Internationale en materiële toepassing

marchandises. Dans le Code belge de la Navigation, il a été choisi de distinguer le droit de délivrance et le droit d'action et les définir séparément. Le droit à la délivrance est décrit à l'article 6.1.139 et le droit d'intenter une action en avarie à l'article en projet.

Article 6.1.147. Prescription

Le paragraphe 1er exécute l'article 3.6 *bis* des Règles de La Haye et de Visby.

Les Règles de La Haye et de Visby contiennent un régime de prescription qui concerne cependant uniquement des actions *contre* le transporteur. La disposition en projet au paragraphe 2 introduit un régime de prescription pour des actions relatives au contrat de transport intentées *par* le transporteur. Le régime est conforme à la tentative générale de rationaliser les prescriptions.

Section 2 – Transport de passagers

Sous-section 1 – Convention PAL

Article 6.1.148. Notions

Cet article se base essentiellement sur l'article 1 de la Convention PAL. La définition du navire de la Convention PAL n'est pas reprise, afin que le transport par aéroglisseur relève de la législation nationale. Un tel mode de transport ne relève pas de la Convention PAL, ni du droit aérien, de sorte qu'une réglementation s'impose. Dans la définition du contrat de transport de passagers par mer, une restriction a été apportée par rapport à la définition de la Convention PAL, précisant qu'il doit s'agir d'un transport contre rémunération. Il serait en effet injuste qu'un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement puisse être soumis à un régime impératif de responsabilité. La définition de la notion d'unité de compte est fondée sur l'article 9.1 de la Convention PAL.

Article 6.1.149. Application internationale et matérielle

De in deze onderafdeling opgenomen regeling breidt de gelding van het PAL-Verdrag, zoals aangevuld door de PAL-Resolutie van de IMO en Verordening (EG) Nr. 392/2009, uit tot:

1° internationaal zeevervoer dat niet door voornoemde instrumenten wordt beheerst, maar waarop toch Belgisch recht van toepassing is;

2° binnenlands zeevervoer met schepen van klassen C en D in de zin van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen.

De eerst vermelde uitbreiding ligt geheel in de lijn van de Belgische wetgevende traditie. De tweede uitbreiding wordt uitdrukkelijk toegelaten door artikel 2, lid 2 van Verordening (EG) Nr. 392/2009, en is o.m. ook door Nederland doorgevoerd.

Door de in paragraaf 1 verwoorde maatregelen wordt eenheid bewerkstelligd tussen het internationaal recht en het EU-recht recht enerzijds, en het Belgisch recht anderzijds. Bovendien wordt zo gezorgd voor een optimale bescherming van alle passagiers die een zeereis ondernemen.

Zoals in de toelichting bij het vorige artikel aangegeven, wordt ook het vervoer per luchtkussenvaartuig geregeld.

Het voorlaatste lid van paragraaf 1 berust op artikel 21 van het PAL-Verdrag.

Het laatste lid van paragraaf 1 is de overname van artikel 1*bis* van het PAL-Verdrag. De bijlage waarnaar wordt verwezen, is het Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid met betrekking tot de aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier.

Paragraaf 2 berust op artikel 2.2 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.150. Uitlegging

Le régime repris dans cette sous-section élargit la validité de la Convention PAL, telle que complétée par la Résolution PAL de l'OMI et par le Règlement (CE) N° 392/2009 :

1° au transport maritime international qui n'est pas régi par les instruments précités, mais auquel s'applique néanmoins la législation belge ;

2° au transport par mer pour le transport intérieur avec un navire de Classe C ou D au sens de la Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

La première extension mentionnée est entièrement conforme à la tradition législative belge. La seconde extension est explicitement consentie par l'article 2, alinéa 2 du Règlement (CE) N° 392/2009, et est notamment aussi appliquée par les Pays-Bas.

Les mesures formulées au paragraphe 1er établissent l'union entre d'une part le droit international et le droit européen, et d'autre part le droit belge. En outre, on veille ainsi à une protection optimale de tous les passagers qui entreprennent un voyage par mer.

Comme indiqué dans l'explication du précédent article, le transport par aéroglisseur est également réglementé.

L'avant-dernier alinéa du paragraphe 1er repose sur l'article 21 de la Convention PAL.

Le dernier alinéa du paragraphe 1er est une reprise de l'article 1 *bis* de la Convention PAL. L'annexe à laquelle il est fait référence est le Certificat d'assurance ou une autre garantie financière relative à la responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles des passagers.

Le paragraphe 2 repose sur l'article 2.2 de la Convention PAL.

Article 6.1.150. Interprétation

Deze bepaling ligt in lijn met andere vergelijkbare bepalingen doorheen het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 6.1.151. Andere regelgeving

Paragraaf 1 bevestigt de rechtstreekse werking van het merendeel van de bepalingen van het PAL-Verdrag. De verduidelijking m.b.t. de PAL-Richtsnoeren bevestigt wat is bepaald in artikel 3.2 van Verordening (EG) Nr. 392/2009 en in artikel 4 van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002.

Paragraaf 2 behoeft geen toelichting.

Paragraaf 3 berust op artikel 19 van het PAL-Verdrag, waarbij artikel 5 van Verordening (EG) Nr. 392/2009 aansluit.

Paragraaf 4 berust op artikel 20 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.152. Afwijkende bedingen

Om aan te sluiten bij de systematiek van andere onderdelen van het wetboek zijn hier de bepalingen van het PAL-Verdrag samengebracht die betrekking hebben op afwijkende bedingen (met name de art. 18, 10.1 en 8.4 van het verdrag).

Artikel 6.1.153. Informatie ten behoeve van de passagiers

Deze bepaling berust op artikel 7 van Verordening (EG) Nr. 392/2009.

Artikel 6.1.154. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage

Deze bepaling berust op artikel 15 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.155. Aansprakelijkheid van de vervoerder

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 3, 5, 7, 8, 10.2 en 14 van het PAL-Verdrag 2002, de PAL-

Cette disposition est conforme à d'autres dispositions comparables au travers du Code belge de la Navigation.

Article 6.1.151. Autre réglementation

Le paragraphe 1er confirme l'application directe de la plupart des dispositions de la Convention PAL. La clarification relative aux Directives PAL confirme ce qui est stipulé à l'article 3.2 du Règlement (CE) N° 392/2009 et à l'article 4 de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 de la Convention d'Athènes 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, ratifié à Londres le 1er novembre 2002.

Le paragraphe 2 n'exige aucune explication.

Le paragraphe 3 repose sur l'article 19 de la Convention PAL, auquel se rattache l'article 5 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Le paragraphe 4 repose sur l'article 20 de la Convention PAL.

Article 6.1.152. Clauses dérogatoires

Pour rejoindre le système d'autres parties du code, les dispositions de la Convention PAL ayant trait aux dispositions dérogatoires sont rassemblées ici (à savoir les art. 18, 10.1 et 8.4 de la convention).

Article 6.1.153. Informations pour les passagers

Cette disposition repose sur l'article 7 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Article 6.1.154. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

Cette disposition repose sur l'article 15 de la Convention PAL.

Article 6.1.155. Responsabilité du transporteur

Cette disposition est basée sur les articles 3, 5, 7, 8, 10.2 et 14 de la Convention PAL 2002, les Directives

Richtsnoeren en artikel 4 en 5.2 van Verordening (EG) Nr. 392/2009.

In paragraaf 8, lid 1 is duidelijk gemaakt dat het een vermoeden betreft.

Artikel 6.1.156. Feitelijke vervoerder

Deze bepaling berust op artikel 4 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.157. Aangestelden en lasthebbers

Deze bepaling is de overname van artikel 11 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.158. Samenloop van vorderingen

Deze bepaling is de overname van artikel 12 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.159. Verval van het recht op aansprakelijkheidsbeperking

Deze bepaling is de overname van artikel 13 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.160. Schuld van de passagier

Deze bepaling is de bijna letterlijke overname van artikel 6 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.161. Voorschot

Deze bepaling berust op artikel 6 van Verordening (EG) Nr. 392/2009.

Artikel 6.1.162. Rechtstreekse vordering

Deze bepaling berust op artikel 4*bis*.10-11 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.163. Omrekening van rekeneenheden

Deze bepaling is de overname van artikel 9.1 van het PAL-Verdrag.

Artikel 6.1.164. Verjaring

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 16 van het PAL-Verdrag.

PAL et les articles 4 et 5.2 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Dans le paragraphe 8, alinéa 1, il est précisé qu'il s'agit d'une présomption.

Article 6.1.156. Transporteur substitué

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Convention PAL.

Article 6.1.157. Préposés et mandataires

Cette disposition est la reprise de l'article 11 de la convention PAL.

Article 6.1.158. Concours de créances

Cette disposition est la reprise de l'article 12 de la convention PAL.

Article 6.1.159. Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition est la reprise de l'article 13 de la convention PAL.

Article 6.1.160. Faute du passager

Cette disposition reprend presque littéralement l'article 6 de la Convention PAL.

Article 6.1.161. Avance

Cette disposition repose sur l'article 6 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Article 6.1.162. Action directe

Cette disposition repose sur l'article 4 *bis*.10-11 de la convention PAL.

Article 6.1.163. Conversion des unités de compte

Cette disposition est la reprise de l'article 9.1 de la convention PAL.

Article 6.1.164. Prescription

Cette disposition est basée sur l'article 16 de la Convention PAL.

Artikel 6.1.165. Rechtsmacht

Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake passagiervervoerovereenkomsten op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door het PAL-Verdrag, de Brussel I-Verordening of het Wetboek van internationaal privaatrecht.

Onderafdeling 2 – Bijzondere bepalingen

Artikel 6.1.166. Materiële toepassing

Deze afdeling bevat bepalingen van nationale herkomst welke zullen gelden telkens wanneer Belgisch recht van toepassing is. Ze betreffen kwesties die niet worden geregeld in het PAL-Verdrag of Verordening (EG) Nr. 392/2009 en vullen die regimes dus aan.

Artikel 6.1.167. Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 6.1.168. Afwijkende bedingen

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 8:528.2 NBW.

Artikel 6.1.169. Vervoersdocumenten

Het eerste lid geeft uiting aan het voorheen uit artikel 167 van de Zeewet afgeleide recht van de passagier op de afgifte van een ontvangstbewijs voor zijn bagage.

Het tweede lid is geïnspireerd door artikel 8:528.1 NBW. Overeenkomstig artikel 1.2.1 doet ook zij geen afbreuk aan regels betreffende consumentenbescherming.

Artikel 6.1.170. Overdracht van rechten

Deze bepaling berust op artikel 165 van de Zeewet.

Artikel 6.1.171. Vertrek zonder passagier

Article 6.1.165. Juridiction

Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente pour les contrats de transport de passagers qui intervient pour autant que le juge compétent ne soit pas désigné par la Convention PAL, le Règlement de Bruxelles I ou le Code du droit international privé.

Sous-section 2 – Dispositions spéciales

Article 6.1.166. Application matérielle

Cette section contient des dispositions d'origine nationale qui s'appliqueront chaque fois que le droit belge s'applique. Elles concernent des questions qui ne sont pas régies par la Convention PAL ni le Règlement (CE) N° 392/2009 et complètent donc ces régimes.

Article 6.1.167. Autre réglementation

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 6.1.168. Clauses dérogatoires

Cette disposition est inspirée de l'article 8:528.2 du Code civil néerlandais.

Article 6.1.169. Documents de transport

Le premier alinéa exécute le droit des passagers à recevoir un récépissé pour leurs bagages, qui était précédemment régi par l'article 167 de la Loi Maritime.

Le deuxième alinéa s'inspire de l'article 8:528.1 du Code civil néerlandais. Conformément à l'article 1.2.1, ils ne portent pas non plus préjudice aux règles relatives à la protection du consommateur.

Article 6.1.170. Transfert de droits

Cette disposition repose sur l'article 165 de la Loi Maritime.

Article 6.1.171. Départ sans passager

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 172 van de Zeewet, mede in aanmerking nemend artikel 8:526 NBW.

Artikel 6.1.172. Goederen van de passagier

Paragraaf 1 is enigszins geïnspireerd door artikel 8:512 NBW maar verschaft de vervoerder ruimere vrijheid.

Paragraaf 2 is gebaseerd op artikel 169 van de Zeewet.

Paragraaf 3 is gebaseerd op artikel 170 van de huidige Zeewet. Deze verplichting van de gezagvoerder is nog steeds pertinent.

Artikel 6.1.173. Aansprakelijkheid van de passagier

Deze bepaling is geïnspireerd door de artikelen 8:509 en 8:514 NBW.

Artikel 6.1.174. Opzegging

Deze bepaling is geïnspireerd door de artikelen 8:524, 8:525 en 8:527 NBW.

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 - Bevrachting

Afdeling 1 - Rompbevrachting

Mede op vraag van de binnenvaartsector zijn enkele elementaire bepalingen betreffende de rompbevrachting van binnenschepen (en estuaire schepen) opgenomen. Zij stemmen in wezen overeen met die voor maritieme rompbevrachtingen, met dien verstande dat een aantal minder of niet relevante bepalingen zijn weggelaten.

Het artikel 6.2.13, §2 verplicht de vervrachter ertoe een beslag of aanhouding binnen een redelijke termijn te laten opheffen. De rechtspraak zal bepalen wat als redelijke termijn moet worden beschouwd.

Afdeling 2 - Tijdbevrachting

Cette disposition est basée sur l'article 172 de la Loi Maritime, en prenant notamment en considération l'article 8:526 du Code civil néerlandais.

Article 6.1.172. Biens du passager

Le paragraphe 1er s'inspire quelque peu de l'article 8:512 du Code civil néerlandais, mais offre au transporteur une plus grande liberté.

Le paragraphe 2 est basé sur l'article 169 de la Loi Maritime.

La paragraphe 3 est basé sur l'article 170 de la Loi Maritime actuelle. Cette obligation du capitaine est toujours pertinente.

Article 6.1.173. Responsabilité du passager

Cette disposition s'inspire des articles 8:509 et 8:514 du Code civil néerlandais.

Article 6.1.174. Résiliation

Cette disposition s'inspire des articles 8:524, 8:525 et 8:527 du Code civil néerlandais.

Titre 2 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Affrètement

Section 1 – Affrètement coque nue

Notamment sur demande du secteur de la navigation intérieure, certaines dispositions élémentaires relatives à l'affrètement coque nue des bateaux de navigation intérieure (et navires estuaires) ont été reprises. Elles correspondent en substance aux dispositions relatives à l'affrètement coque nue de la navigation maritime, étant entendu qu'un certain nombre de dispositions peu ou pas pertinentes ont été omises.

L'article 6.2.13, §2 oblige le fréteur de faire lever une saisie ou immobilisation dans un délai raisonnable. La jurisprudence déterminera quel délai doit être considéré comme raisonnable.

Section 2 – Affrètement à temps

Deze afdeling berust eveneens op een vereenvoudigde overname van de bepalingen voor maritieme bevrachtingen. Zo een tijdbevrachting tegelijk zou voldoen aan de definitie van de vervoerovereenkomst in het CMNI-Verdrag of de daarop berustende nationale bepalingen, geldt dat verdrag resp. die bepalingen.

In artikel 6.2.33. wordt bepaalt dat de kosten van een havenaanloop waarvoor het binnenschip verantwoordelijk is worden verhaald op de vervrachter. De terminologie 'waarvoor het binnenschip verantwoordelijk is' imliceert dat dit betrekking heeft op alle bij de exploitatie van het schip betrokken partijen.

Het artikel 6.2.34, §2 bepaalt dat de bevrachter ontevreden kan zijn over de gezagvoerder. Mits een gegronde reden dient de vervrachter dan een onderzoek in te stellen. Dronkenschap of nalatigheid of fout in de zorg voor de lading zouden bijvoorbeeld een gegronde reden kunnen zijn.

Met betrekking tot artikel 6.2.38 weze opgemerkt dat deze bepaling alleen tussen partijen en onverminderd het CDNI-Verdrag geldt. Artikel 6.2.39 verwijst naar dat verdrag.

Het doel van artikel 6.2.42 is niet om het gebruik van binnenschepen voor het transport van wapens en munitie, ontplofbare stoffen en nucleaire of radioactieve stoffen te verbieden. Het artikel is in feite een contractuele bepaling die van aanvullend recht blijft; het artikel preciseert dus eenvoudigweg dat in een normaal tijdbevrachtingscontract – en voor zover de contractpartijen niet anders overeenkomen – het vervoer van die goederen niet toegestaan is. Bijgevolg zal de bevrachter, indien hij het schip voor zulke ladingen wil gebruiken, het uitdrukkelijke akkoord van de vervrachter moeten bekomen. Hetzelfde regime is trouwens van toepassing in het maritiem recht en stemt overeen met de courante praktijk in de zakenwereld.

Het artikel 6.2.46 stemt overeen met de reglementering en het maritiem recht en is afgeleid van gebruikelijke type-contracten op

Cette section repose également sur une reprise simplifiée des dispositions sur les affrètements maritimes. Si un affrètement à temps était à la fois conforme à la définition du contrat de transport de la Convention CMNI ou aux dispositions nationales basées sur celle-ci, cette convention, et respectivement ces dispositions, seraient applicables.

Dans l'article 6.2.33. il est déterminé que les frais d'escale dont le bâteau de navigation intérieure est responsable, sont toutefois à charge du fréteur. La terminologie 'dont le bâteau de navigation intérieure est responsable' implique que cela conerne toutes les parties conernées de l'exploitation du navire.

L'article 6.2.34, §2 dispose que l'affréteur peut être insatisfait du commandant. A condition qu'il y ait une raison fondée, le fréteur doit mettre en place une enquête. L'ivresse, la négligence ou une erreur dans les soins à apporter à la cargaison pourraient par exemple constituer une raison fondée.

En ce qui concerne l'article 6.2.38, il convient de noter que cette disposition n'est valable qu'entre les parties et sans préjudice de la Convention CDNI. L'article 6.2.39 renvoie à cette convention.

L'objectif de l'article 6.2.42 n'est pas d'interdire l'utilisation des bateaux de navigation intérieure d'une façon absolue pour le transport d'armes et de munitions, de substances explosives et de matières nucléaires ou radioactives. Cet article est en fait une disposition de droit contractuel qui reste tout à fait supplétive ; cet article précise donc simplement que, dans un contrat d'affrètement à temps normal - et à moins que les parties au contrat n'en conviennent autrement - le transport de ces marchandises n'est pas autorisé. Par conséquent, si l'affréteur veut utiliser le bateau pour de tels chargements, le batelier doit lui donner son accord d'une manière expresse. Le même système s'applique d'ailleurs en droit maritime et correspond à la pratique courante dans le monde des affaires.

L'article 6.2.46 correspond à la réglementation en matière de droit maritime et est dérivé des contrats-types usuels au niveau international. De plus, les

internationaal vlak. Bovendien zijn de ontheffingen afkomstig uit de Regels van Den Haag en Visby die het vervoer onder cognossement regelen en waardoor België gebonden is. Dit vermijdt dus een discriminatie tussen het maritiem recht en het rivierenrecht die als ongrondwettelijk zou kunnen worden beschouwd. Hier opnieuw is het artikel van aanvullend recht, wat de partijen toelaat er van af te wijken. Tevens moet worden opgemerkt dat in de meeste gevallen het gebruik van een binnenschip wordt geregeld door de bepalingen van het CMNI en de overeenstemmende nationale bepalingen van deze Code.

exonérations prévues proviennent des Règles de La Haye et de Visby régissant le transport sous connaissement et par lesquelles la Belgique est liée. Cela évite donc une discrimination entre droit maritime et droit fluvial, qui pourrait être considérée comme inconstitutionnelle. Ici encore, l'article en question est de droit supplétif, ce qui permet aux parties d'y déroger. En outre, il faut remarquer que dans la plupart des cas, l'utilisation d'un bateau de navigation intérieure est régie par les dispositions de la CMNI et les dispositions nationales correspondantes du Code.

Afdeling 3 - Ligbevrachting

Section 3 – Affrètement en séjour

Deze afdeling berust in hoofdzaak op het corresponderende regime vervat in

Cette disposition repose principalement sur le régime correspondant contenu dans la Loi sur l'affrètement fluvial (art. 44-53).

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Chapitre 2 – Transport

Afdeling 1 - Goederenvervoer

Section 1 - Transport de marchandises

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Sous-section 1 – Dispositions générales

Artikel 6.2.75. Begrippen

Article 6.2.75. Notions

Deze bepaling berust op de artikelen 1 en 28 van het CMNI-Verdrag.

Cette disposition repose sur les articles 1 et 28 de la Convention CMNI.

Artikel 6.2.76. Internationale en materiële toepassing

Article 6.2.76. Application internationale et matérielle

Artikel 31, a. van het CMNI-Verdrag laat de Verdragspartijen toe te verklaren dat zij het verdrag ook toepassen op nationaal vervoer. Teneinde het CMNI-regime zichtbaar te maken in het Belgisch Scheepvaartwetboek, en om aan te sluiten bij de in scheepvaartzaken klassieke wetgevingsmethode, wordt ervoor geopteerd het nationale stelsel er niet aan te onderwerpen d.m.v. een dergelijke verklaring, maar door de verdragsregeling over te nemen in de nationale wetgeving. De hier toegelichte bepaling sluit aan bij voormeld artikel 31, a., 2 en 29.4 van het CMNI-Verdrag.

L'article 31, a. de la Convention CMNI permet aux parties à la convention de déclarer qu'elles appliquent aussi la Convention au transport national. Afin de donner de la visibilité au régime CMNI dans le Code belge de la Navigation, et pour s'aligner sur la méthode législative classique dans les affaires maritimes et fluviales, il a été décidé de ne pas y soumettre le régime national au moyen d'une telle déclaration, mais en reprenant le règlement de la convention dans la législation nationale. La disposition expliquée ici est conforme à l'article 31, a., 2 et 29.4 ci-dessus de la Convention CMNI.

In paragraaf 4 wordt verwezen naar de onderafdeling 8, die bijzondere bepalingen bevat. Het betreft niet de aldus in het CMNI-Verdrag

Dans le paragraphe 4, on renvoie à la sous-section 8, qui comprend des dispositions spéciales. Cela ne concerne pas les dispositions de la Convention

figurerende bepalingen, tot de overname waarvan in het Belgisch Scheepvaartwetboek geen aanleiding bestaat, maar bijkomende bepalingen van nationale herkomst, in hoofdzaak bepalingen overgenomen uit de bestaande Binnenbevrachtingswet, welke met de rechtstreeks werkende bepalingen van het CMNI-Verdrag dienen te worden gecombineerd.

Artikel 6.2.77. Uitlegging

Deze bepaling ligt in lijn met andere vergelijkbare bepalingen doorheen het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 6.2.78. Andere regelgeving

De paragrafen 1 en 2 sluiten eveneens aan bij analoge bepalingen elders in het wetboek. De paragrafen 3, 4 en 5 sluiten aan bij de artikelen 26 en 27 van het CMNI-Verdrag.

Onderafdeling 2 – Rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijen

De artikelen 6.2.79 tot en met 6.2.86 berusten op de artikelen 3 tot en met 10 van het CMNI.

Onderafdeling 3 – Vervoersdocumenten en 4 Het recht om over de goederen te beschikken

De artikelen 6.2.87 tot en met 6.2.91 berusten op de artikelen 11 tot en met 15 van het CMNI.

Onderafdeling 5 – Aansprakelijkheid van de vervoerder

Artikel 6.2.92. Aansprakelijkheid voor schade

Deze bepaling berust op artikel 16.1 van het CMNI-Verdrag. Artikel 16.2 van het verdrag is een regel van internationaal privaatrecht die niet in de nationale wet kan worden overgenomen ingevolge de Rome I-Verordening.

Artikel 6.2.93. Ondergeschikten en lasthebbers

Deze bepaling berust op artikel 17 van het CMNI-Verdrag.

CMNI, dont rien dans le Code belge de la Navigation ne justifie la reprise, mais les dispositions additionnelles d'origine nationale, principalement des dispositions reprises de la Loi sur l'affrètement fluvial existante, qui doivent être combinées aux dispositions directement applicables de la Convention CMNI.

Article 6.2.77. Interprétation

Cette disposition est conforme à d'autres dispositions comparables au travers du Code belge de la Navigation.

Article 6.2.78. Autre réglementation

Les paragraphes 1 et 2 sont aussi conformes aux dispositions analogues à d'autres endroits du code. Les paragraphes 3, 4 et 5 sont conformes aux articles 26 et 27 de la Convention CMNI.

Sous-section 2 – Droits et obligations des parties contractantes

Les articles 6.2.79 jusque et y compris 6.2.86 reposent sur les articles 3 jusque et y compris 10 de la CMNI.

Sous-section 3 – Documents de transport et 4 Droit de disposer des marchandises

Les articles 6.2.87 jusque et y compris 6.2.91 reposent sur les articles 11 jusque et y compris 15 de la CMNI.

Sous-section 5 – Responsabilité du transporteur

Article 6.2.92. Responsabilité pour préjudice

Cette disposition repose sur l'article 16.1 de la Convention CMNI. L'article 16.2 de la convention est une règle de droit international privé qui ne peut pas être incorporée dans la législation nationale en vertu du Règlement Rome I.

Article 6.2.93. Préposés et mandataires

Cette disposition repose sur l'article 17 de la Convention CMNI.

Artikel 6.2.94. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

De paragrafen 1 en 2 van dit artikel berusten op artikel 18 van het CMNI-Verdrag.

Paragraaf 3, eerste lid neemt in andere bewoordingen de bepalingen over van het eerste lid van artikel 32 van de Binnenbevrachtingswet.

Het tweede lid van paragraaf 3 biedt de mogelijkheid deze ontheffing ook van toepassing te brengen op grensoverschrijdend vervoer met een Staat die daartoe een verklaring op grond van artikel 32, 1 van het CMNI-Verdrag heeft afgelegd en mits België eenzelfde verklaring aflegt.

De artikelen 6.2.95 tot en met 6.2.98 berusten op de artikelen 19 tot en met 22 van het CMNI.

Onderafdeling 6 – Termijn voor het instellen van vorderingen

Artikel 6.2.99. Mededeling van schade

Deze bepaling berust op artikel 23 van het CMNI-Verdrag.

Artikel 6.2.100. Verjaring

Deze bepaling berust op artikel 24 van het CMNI-Verdrag. De eerste zin van artikel 24.3 van het verdrag is niet overgenomen omdat het een regel van internationaal privaatrecht betreft.

Onderafdeling 7 – Beperking van de contractuele vrijheid

Artikel 6.2.101. Nietige bedingen

Deze bepaling berust op artikel 25 van het CMNI-Verdrag.

Onderafdeling 8 – Bijzondere bepalingen

Artikel 6.2.102. Materiële toepassing

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Article 6.2.94. Exonérations particulières de responsabilité

Les paragraphes 1 et 2 de cet article reposent sur l'article 18 de la Convention CMNI.

Le paragraphe 3, premier alinéa reprend en d'autres termes les dispositions de l'article 32 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 donne la possibilité d'appliquer cette exonération également au transport transfrontalier avec un Etat qui a fait une déclaration sur base de l'article 32, 1 de la Convention CMNI et à condition que la Belgique fait une même déclaration.

Les articles 6.2.95 jusque et y compris 6.2.98 reposent sur les articles 19 jusque et y compris 22 de la CMNI.

Sous-section 6 – Délais de réclamation

Article 6.2.99. Avis de dommage

Cette disposition repose sur l'article 23 de la Convention CMNI.

Article 6.2.100. Prescription

Cette disposition repose sur l'article 24 de la Convention CMNI. La première phrase de l'article 24.3 de la convention n'est pas reprise, car il s'agit d'une règle de droit international privé.

Sous-section 7 – Limites de la liberté contractuelle

Article 6.2.101. Clauses frappées de nullité

Cette disposition repose sur l'article 25 de la Convention CMNI.

Sous-section 8 – Dispositions spéciales

Article 6.2.102. Application matérielle

Cette disposition n'exige aucune explication.

Artikel 6.2.103. Bewijs

Deze bepaling berust op artikel 2 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.104. Makelaarsloon

Deze bepaling berust op artikel 5 van de Binnenbevrachtingswet. De nietigheidssanctie is nu in de wettekst geëxpliciteerd.

Artikel 6.2.105. Laad- en losplaats

Deze bepaling berust op de artikelen 6 en 7 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.106. Laden en lossen

Deze bepaling berust op de artikelen 8 en 16 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.107. Ligtijd en liggeld

De voorgestelde bepaling is een licht aangepaste overname van de artikelen 17 tot 25 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.108. Overligtijd en overliggeld

De voorgestelde bepaling is een licht aangepaste overname van de artikel 26 van de Binnenbevrachtingswet, andermaal met herstel van de oorspronkelijke terminologie.

Artikel 6.2.109. Vracht

Deze bepaling berust op de artikelen 27, 35, 36, 43 en 51 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.110. Afval

Deze bepaling is een nadere uitwerking van artikel 3 van de wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkings-akkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag. Analoge

Article 6.2.103. Preuve

Cette disposition repose sur l'article 2 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.104. Courtage

Cette disposition repose sur l'article 5 de la Loi sur l'affrètement fluvial. La sanction de nullité est maintenant explicitée dans le texte de loi.

Article 6.2.105. Lieu de chargement et de déchargement

Cette disposition repose sur les articles 6 et 7 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.106. Chargement et déchargement

Cette disposition repose sur les articles 8 et 16 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.107. Délai de starie et surestaries

La disposition proposée est une reprise légèrement adaptée des articles 17 à 25 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.108. Délai de contre-staries et contre-staries

La disposition proposée est une reprise légèrement adaptée de l'article 26 de la Loi sur l'affrètement fluvial, une nouvelle fois avec reprise de la terminologie d'origine.

Article 6.2.109. Fret

Cette disposition repose sur les articles 27, 35, 36, 43 et 51 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.110. Déchets

Cette disposition est un développement de l'article 3 de la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention. Des dispositions analogues sont autant

bepalingen zijn voor zover als nodig opgenomen in de onderdelen betreffende de bevrachtingsovereenkomsten in de binnenvaart.

Artikel 6.2.111. Opzegging en verbreking door de afzender

Deze bepaling berust op de artikelen 37, 38 en 39 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.112. Geschillen bij aflevering

Deze bepaling berust op artikel 58 van de Binnenbevrachtingswet.

Artikel 6.2.113. Voorrecht van de vervoerder

Deze bepaling berust op artikel 60 van de Binnenbevrachtingswet.

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Artikel 6.2.114. Begrippen

Deze afdeling bevat een elementaire regeling m.b.t. de overeenkomst van passagiersvervoer over de binnenwateren. De Zeewet bevat ter zake geen bepalingen, en evenmin geldt een internationaal aansprakelijkheidsregime. Op suggestie van de binnenvaartsector werd vooralsnog niet geopteerd voor een uitbreiding tot de binnenvaart van het regime van het PAL-Verdrag. Ingevolge de keuze voor een eenvoudig stelsel kunnen ook de definities tot een minimum beperkt blijven.

Artikel 6.2.115. Materiële toepassing

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikel 6.2.116. Afwijkende bedingen

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikel 6.2.117. Passagiersrechtenverordening

Deze bepaling voorziet in een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van de vermelde verordening. Daardoor wordt de bescherming van passagiers verbeterd.

que nécessaire reprises dans les parties relatives aux contrats d'affrètement dans la navigation intérieure.

Article 6.2.111. Résiliation et rupture par l'expéditeur

Cette disposition repose sur les articles 37, 38 et 39 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.112. Litiges lors de la livraison

Cette disposition repose sur l'article 58 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Article 6.2.113. Privilège du transporteur

Cette disposition repose sur l'article 60 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

Section 2 – Transport de passagers

Article 6.2.114. Notions

Cette section contient un régime élémentaire en ce qui concerne le contrat de transport de passagers par les eaux de navigation intérieure. La Loi Maritime ne contient pas de dispositions en la matière, et il n'existe pas non plus un régime de responsabilité internationale. Sur la suggestion du secteur de la navigation intérieure, on n'opte pour le moment pas pour une extension à la navigation intérieure du régime de la Convention PAL. Étant donné le choix d'un système simple, les définitions peuvent aussi être réduites au minimum.

Article 6.2.115. Application matérielle

Cette disposition n'exige aucune explication.

Article 6.2.116. Clauses dérogatoires

Cette disposition n'exige aucune explication.

Article 6.2.117. Règlement sur les droits des passagers

Cette disposition prévoit une extension limitée du champ d'application dudit règlement. Cela renforcera la protection des passagers.

Artikel 6.2.118. Vervoerdocumenten

Deze bepaling correspondeert met artikel 6.1.169.

Artikel 6.2.119. Vertrek zonder passagier

Deze bepaling correspondeert met artikel 6.1.171.

Artikel 6.2.120. Goederen van de passagier

Deze bepaling correspondeert met artikel 6.1.172.

Artikel 6.2.121. Afval

Een analoge bepaling is opgenomen in alle onderdelen van het wetboek betreffende bevrachtingen en vervoerovereenkomsten in de binnenvaart.

Artikel 6.2.122. Aansprakelijkheid van de vervoerder

Deze bepaling bevestigt de algemene principes van de vervoerdersaansprakelijkheid. De contractsvrijheid blijft behouden en er wordt geen aansprakelijkheidsbeperking ingevoerd. Een en ander strookt met vigerend recht en met aanbevelingen vanuit de binnenvaartsector.

Artikel 6.2.123. Verjaring

Deze bepaling strookt met een algemene optie welke is gevolgd doorheen het wetboek.

Titel 3 – Sleep- en duwvaart

Artikel 6.3.1. Begrippen

Deze begripsomschrijvingen zijn zo algemeen en bondig mogelijk gehouden. Het belangrijkste element is de voor de sleep- zowel als duwboot typerende voortstuwingskracht. Doelbewust is in de definitie niet opgenomen dat ook de bemanning van de sleep- of duwboot ter beschikking wordt gesteld. Hiermee wordt vermeden dat de bemanning van de sleep- of duwboot wordt beschouwd als een aangestelde van het sleepschip of de duwbak. Waarin de sleep- of duwoperatie precies bestaat, wordt in de ontworpen wettekst evenmin aangeduid. Vooral in de sleepvaart zijn allerhande varianten mogelijk. Definities uit de

Article 6.2.118. Documents de transport

Cette disposition correspond à l'article 6.1.169.

Article 6.2.119. Départ sans passager

Cette disposition correspond à l'article 6.1.171.

Article 6.2.120. Biens du passager

Cette disposition correspond à l'article 6.1.172.

Article 6.2.121. Déchets

Une disposition analogue est reprise dans toutes les parties du code relatives aux affrètements et aux contrats de transport dans la navigation intérieure.

Article 6.2.122. Responsabilité du transporteur

Cette disposition confirme les principes généraux de la responsabilité du transporteur. La liberté contractuelle est maintenue et aucune limitation de responsabilité n'est introduite. Tout cela en conformité avec la loi en vigueur et avec les recommandations du secteur de la navigation intérieure.

Article 6.2.123. Prescription

Cette disposition est conforme à une option générale suivie dans l'ensemble du Code.

Titre 3 – Remorquage et poussage

Article 6.3.1. Notions

Ces définitions sont aussi générales et concises que possible. Le principal élément réside, tant pour le remorqueur que pour le pousseur, dans la force de propulsion. Dans la définition, on a délibérément choisi de ne pas reprendre le fait que l'équipage du remorqueur ou du pousseur est également mis à disposition. On évite ainsi que l'équipage du remorqueur ou du pousseur soit considéré comme un préposé du navire remorqué ou de la barge. Le texte de loi proposé n'indique pas davantage en quoi consiste précisément l'opération de remorquage et de poussage. Toutes sortes de variantes sont possibles, surtout en matière de remorquage. Les définitions

veiligheidsnormering voor de binnenvaart zijn niet van toepassing maar kunnen bij de uitlegging eventueel behulpzaam zijn. Wat betreft de duwvaart omvat de definitie ook het geval van het "meenemen" van een duwbak, of een ander schip of drijvend voorwerp, zoals het heden wordt gedefinieerd in de Europese Duwcondities 2015. Ook het koppelen, loskoppelen, aanmeren en verhalen vallen onder een normale duwverrichting.

Sleep- en duwovereenkomsten zijn niet te beschouwen als vervoerovereenkomsten in de zin van artikel 6.2.75, 1°.

Artikel 6.3.2. Materiële toepassing

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 6.3.4. Afwijkende bedingen

Alle bepalingen m.b.t. sleep- en duwovereenkomsten zijn van aanvullend recht, behalve artikel 6.3.6, dat de rechtspositie van derden bepaalt. In theorie is het denkbaar dat een afwijkende regeling wordt overeengekomen met derde-schadelijders. De geldigheid van buitencontractuele aansprakelijkheidsbedingen wordt overigens aangenomen in het civiel recht. Tussen de partijen bij de overeenkomst bestaat wat de onderlinge gehoudenheid betreft uiteraard contractvrijheid.

Artikel 6.3.5. Verplichtingen van partijen

Deze bepaling omschrijft op elementaire wijze de verplichtingen van de partijen bij een sleep- of duwovereenkomst. Deze verplichtingen moeten worden uitgelegd in functie van de gegeven opdracht (bijv. een schip of voorwerp verplaatsen, of havensleepassistentie bieden). Deze benadering verdient de voorkeur boven de huidige rechtsleer, waarin de overeenkomst wordt gekwalificeerd binnen het onzekere en niet aan de specificiteit van slepen en duwen aangepaste raamwerk van benoemde overeenkomsten uit het burgerlijk recht en het handelsrecht.

Zo zal de verplichting omschreven onder paragraaf 2, 3° variëren naargelang het gaat om

issues de la réglementation sur la sécurité dans la navigation intérieure ne s'appliquent pas, mais peuvent éventuellement être utiles pour l'interprétation. En ce qui concerne le poussage, la définition comprend aussi le cas de l'« emport » d'une barge ou d'un autre navire ou d'objets flottants, tel que défini actuellement dans les Conditions Européennes de poussage 2015. Le couplage, le découplage, l'amarrage et le déhalage font aussi partie des opérations de poussage normales.

Les contrats de poussage et de remorquage ne sont pas considérés comme des contrats de transport au sens de l'article 6.2.75, 1°.

Article 6.3.2. Application matérielle

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 6.3.4. Clauses dérogatoires

Toutes les dispositions relatives aux contrats de remorquage et de poussage sont de droit supplétif, hormis l'article 6.3.6, qui détermine la position juridique de tiers. En théorie, il est envisageable qu'un régime divergent soit convenu avec des tiers lésés. La validité de clauses extracontractuelles de responsabilité est par ailleurs également admise en droit civil. En ce qui concerne les obligations mutuelles, il existe en effet entre les parties au contrat une liberté contractuelle.

Article 6.3.5. Obligations des parties

Cette disposition décrit de manière élémentaire les obligations des parties à un contrat de remorquage ou de poussage. Ces obligations doivent être interprétées en fonction de la mission confiée (par exemple déplacement d'un navire ou d'un objet ou assistance en matière de remorquage portuaire). Cette approche est préférable à la doctrine actuelle où le contrat est qualifié au sein du cadre incertain et non adapté à la spécificité du remorquage et du poussage de contrats nommés relevant du droit civil ou du droit commercial.

Ainsi, l'obligation décrite au paragraphe 2, 3° variera-t-elle selon qu'il s'agit d'une assistance en

havensleepassistentie dan wel een transport van een onbemand wrak naar een schrootwerf. In het eerste geval bestaat de vereiste medewerking gebruikelijk in het geven van orders, terwijl in het tweede geval nauwelijks of geen medewerking vereist zal zijn, i.h.b. wanneer mag worden aangenomen dat de sleeponderneming zelf het gehele transport zal organiseren.

Gelet op de diversiteit van mogelijke situaties wordt de omvang van de contractuele aansprakelijkheid niet in de wet geregeld. Partijen kunnen hierover in principe vrij overeenkomen. Eventueel kunnen andere bepalingen van het wetboek toepassing vinden (bijv. inzake beperking van aansprakelijkheid).

Artikel 6.3.6. Aansprakelijkheid tegenover derden

Deze bepaling is een elementaire regeling, die aansluit bij gangbare opvattingen.

Te noteren valt dat zij geen nieuwe of zelfstandige aansprakelijkheidsgrond invoert, maar alleen de verdeling van de buitencontractuele aansprakelijkheid tussen de sleep- of duwboot en zijn opdrachtgever regelt. Zoals in andere bepalingen wordt gemakshalve gesproken over aansprakelijkheid van sleepboot, duwboot, sleepschip en duwbak. Of deze aansprakelijkheid rust op de eigenaar, de reder of de scheepsgebruiker wordt elders in het wetboek geregeld.

Artikel 6.3.7. Verjaring

De ontworpen bepaling is analoog aan andere vergelijkbare bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

BOEK 7 - SCHEEPSVOORVALLEN

Titel 1 – Averij

Artikel 7.1.1. Internationale toepassing

Deze bepaling is een aanvulling van het IPR-regime neergelegd in de Rome I-Verordening.

Artikel 7.1.2. Afwijkende bedingen

matière de remorquage portuaire ou du transport d'une épave sans équipage vers un chantier de démantèlement. Dans le premier cas, la collaboration requise consiste habituellement à donner des ordres, tandis que, dans le deuxième cas, une collaboration est à peine requise, voire pas du tout, plus particulièrement lorsqu'il peut être admis que l'entreprise de remorquage organisera elle-même tout le transport.

Eu égard à la diversité des situations possibles, l'ampleur de la responsabilité contractuelle n'est pas réglée dans la loi. En principe, les parties peuvent convenir librement à cet effet. D'autres dispositions du code peuvent éventuellement être applicables (p. ex. en ce qui concerne la limitation de responsabilité).

Article 6.3.6. Responsabilité à l'égard de tiers

Cette disposition est un régime élémentaire qui rejoint les conceptions usuelles.

Il convient de remarquer qu'elle n'introduit aucun nouveau motif ou un motif indépendant de responsabilité, mais qu'elle règle uniquement la répartition de la responsabilité extracontractuelle entre le remorqueur ou le pousseur et son donneur d'ordre. Comme dans d'autres dispositions, par facilité, nous parlons de la responsabilité du remorqueur, du pousseur, du navire remorqué et de la barge. Le fait que cette responsabilité incombe au propriétaire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire est réglé ailleurs dans le code.

Article 6.3.7. Prescription

La disposition en projet est analogue à d'autres dispositions comparables reprises dans le Code belge de la Navigation.

LIVRE 7 – ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre 1 – Avaries

Article 7.1.1. Application internationale

Cette disposition complète le régime DIP prévu par le Règlement Rome I.

Article 7.1.2. Clauses dérogatoires

De nationale wetsbepalingen omtrent averij-grosse hebben overal het karakter van aanvullend recht. Dit wil zeggen dat het de partijen vrij staat om bij overeenkomst een andere regeling toepasselijk te verklaren. Dit gebeurt effectief in quasi alle zeevervoer- en bevrachtingsovereenkomsten. Deze toestand draagt internationaal blijkbaar de goedkeuring weg van de meeste betrokken partijen.

Wanneer partijen bij overeenkomst een van de wet afwijkende regeling wensen te treffen, dient zij te gelden ten aanzien van alle bij de averij-grosse betrokken partijen. Zo niet is toch de ontworpen wettelijke regeling van toepassing. Per geval van averij-grosse kan immers slechts één omslag worden gemaakt, volgens één regeling. Het tegendeel is niet alleen praktisch volstrekt onwerkbaar, maar daarenboven kan geen enkele bij de averij-grosse betrokken partij worden benadeeld omdat een andere betrokken partij onder een afwijkende regeling zou vallen.

Weliswaar is geen afzonderlijke uitdrukkelijke instemming met het afwijkend beding van alle bij de averij-grosse betrokken partijen vereist. De belanghebbende partij bij de averij-grosse is immers veelal niet degene die de vervoers- of bevrachtingsovereenkomst heeft gesloten, maar de derde-ontvanger van de goederen.

Het feit dat een afwijkend beding, om de toepassing van de aanvullende wetsbepalingen te kunnen uitsluiten, moet gelden ten aanzien van *alle* betrokken partijen, is in de Nederlandse tekst van de Zeewet niet duidelijk verwoord. In de Franstalige versie wordt deze regel wel uitgedrukt: "A defaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après". Vanuit dit perspectief bevestigt de ontworpen bepaling dus slechts bestaand recht.

Artikel 7.1.3. Bijzondere averij

De enige inhoudelijke regel inzake bijzondere averij in de Zeewet bepaalt dat deze averij geheel wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies

Les dispositions de loi nationales sur l'avarie commune ont partout le caractère de droit supplétif. Cela veut dire que les parties ont la liberté de déclarer par contrat un autre règlement applicable. Cela se fait effectivement dans presque tous les contrats de transport maritime et d'affrètement. Cette situation reçoit apparemment au niveau international l'approbation de la plupart des parties concernées.

Lorsque les parties désirent, par contrat, adopter un règlement qui déroge à la loi, ce règlement doit être valable à l'égard de toutes les parties concernées par l'avarie commune. Si ce n'est pas le cas, ce sera quand même le règlement légal en projet qui sera d'application. Pour chaque cas d'avarie commune en effet, une seule dispache peut être faite, selon un seul règlement. Le contraire est non seulement totalement inacceptable d'un point de vue pratique, mais de plus, aucune des parties concernées par l'avarie commune ne peut être lésée parce qu'une autre partie concernée tombe sous un règlement dérogatoire.

Il est vrai qu'on n'exige pas de toutes les parties concernées par l'avarie commune une approbation expresse individuelle de la clause dérogatoire. En effet, la partie intéressée à l'avarie commune n'est souvent pas celle qui a conclu le contrat de transport ou d'affrètement, mais le tiers réceptionnaire des marchandises.

Le fait qu'une clause dérogatoire doive être valable à l'égard de *toutes* les parties concernées pour pouvoir exclure l'application des dispositions de loi supplétives n'est pas exprimé clairement dans le texte néerlandais de la Loi Maritime. Cette règle est toutefois exprimée dans la version française : « À défaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après ». Vu sous cet angle, la disposition en projet ne confirme donc que le droit existant.

Article 7.1.3. Avarie particulière

La seule règle intrinsèque en matière d'avaries particulières dans la Loi Maritime précise que ces avaries sont entièrement supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou

veroorzaakt heeft (art. 149, tweede lid). Dit is een toepassing van de algemene regel *res perit domino*. Ofschoon de wetsbepaling dit niet uitdrukkelijk vermeldt, sluit zij de toepassing van de gemene en bijzondere regelen inzake contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid niet uit. Op grond van deze laatste regelen kan de schadelijder desgevallend alsnog zijn schade verhalen.

Dat bijzondere averij wordt gedragen door de schadelijder, is eigenlijk een louter feitelijke vaststelling. Ook zonder een uitdrukkelijke wettelijke bevestiging zouden de geformuleerde rechtsprincipes blijven gelden. Deze bepaling over bijzondere averij wordt enkel in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen om het contrast met de regeling inzake averij-grosse uit te drukken.

Artikel 7.1.4. Regels van York en Antwerpen en Avarij-Grosse Regels IVR

Contractueel worden in de zeevaart bijna altijd de Regels van York en Antwerpen van toepassing verklaard, en in de Rijn- en binnenvaart de Avarij-Grosse Regels IVR. Bedingen in die zin worden door de partijen opgenomen in bevrachtings- en vervoerovereenkomsten. Aangezien de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR vrijwel steeds toepasselijk zijn krachtens de overeenkomsten tussen de bij de averij-grosse betrokken partijen, kunnen deze regels best ook het aanvullend recht vormen, dat van toepassing zal zijn indien de partijen geen welbepaald regelstelsel toepasselijk hebben verklaard of wanneer ze niet uitdrukkelijk een averij-grosseregeling hebben gestipuleerd. De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR vormen bovendien een compromis tussen de verschillende betrokken belangen.

Om flexibele aanpassingen aan de toekomstige wijzigingen van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR als gevolg van evoluties in de handel en de scheepvaart mogelijk te maken, worden de regels niet volledig overgeschreven, maar worden zij toepasselijk verklaard bij verwijzing.

occasionné la perte (art. 149, deuxième alinéa). C'est une application de la règle générale *res perit domino*. Bien que la disposition de loi ne le mentionne pas expressément, elle n'exclut pas l'application des règles communes et particulières en matière de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Sur la base de ces dernières règles, la partie lésée peut, le cas échéant, encore récupérer son dommage..

Le fait que les avaries particulières soient supportées par la partie lésée est à vrai dire une simple constatation concrète. Même sans une confirmation légale expresse, les principes de droit formulés resteraient en vigueur. Cette disposition sur les avaries particulières n'est reprise dans le Code belge de la Navigation que pour exprimer le contraste avec le règlement en matière d'avaries communes.

Article 7.1.4. Règles d'York et d'Anvers et Règles d'Avarie Commune IVR

Contractuellement, ce sont presque toujours les Règles d'York et d'Anvers qui sont déclarées d'application dans la navigation maritime et les Règles d'Avarie-Commune IVR dans la navigation rhénane et intérieure. Les clauses dans ce sens sont reprises par les parties dans les contrats d'affrètement et de transport. Étant donné que les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont presque toujours applicables en vertu des contrats conclus entre les parties concernées par l'avarie commune, il est préférable que ces règles constituent le droit supplétif qui sera d'application si les parties n'ont pas déclaré applicable un système de règles en particulier ou si elles n'ont pas stipulé expressément un règlement en avarie commune. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR constituent en outre un compromis entre les différents intérêts concernés.

Pour permettre des adaptations souples aux futures modifications des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR dues aux évolutions du commerce et de la navigation, les règles ne sont pas entièrement transcrites mais sont déclarées applicables par renvoi.

Als criterium om te bepalen of de Regels van York en Antwerpen dan wel de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk zijn, kan het onderscheid tussen zee- en binnenschepen worden gehanteerd. De begrippen zeeschip en binnenschip hebben in het Belgisch Scheepvaartwetboek een autonome definitie (zie art. 1.1.3). Aangezien een geval van averij-grosse normaliter betrekking heeft op één schip en zijn lading, maakt dit criterium een duidelijk onderscheid mogelijk.

In bepaalde omstandigheden worden de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR toegepast op duw- of sleepcombinaties. Wanneer een dergelijke combinatie zou bestaan uit zowel zee- als binnenschepen, verklaart de ontworpen wetsbepaling de Regels van York en Antwerpen van toepassing. Dit stemt overeen met de principiële wetgevingstechnische voorrang van het zeerecht.

Met de "Regels van York en Antwerpen" worden de door het CMI aangenomen Regels van York en Antwerpen bedoeld, en met de "Avarij-Grosse Regels IVR" de door de IVR aangenomen regels met die naam. Doorheen hun geschiedenis werd de officiële benaming van deze instrumenten herhaaldelijk gewijzigd. Niets sluit uit dat zij in de toekomst worden vervangen door geheel nieuwe instrumenten (eventueel vastgesteld door andere organisaties). De verwijzingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek dienen te worden geacht ook te slaan op dergelijke desgevallend ter vervanging aangenomen regelen.

Teneinde alle verwarring uit te sluiten, zal de toepasselijke versie overeenkomstig de ontworpen paragraaf 3 worden bepaald bij koninklijk besluit. Dit komt bovendien tegemoet aan eventuele bezwaren op grond van de artikelen 33 en 108 van de Grondwet, als zou de verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR een toewijzing van verordenende bevoegdheid aan privaatrechtelijke instellingen met zich brengen.

Artikel 7.1.5. Uitlegging

Comme critère pour déterminer si ce sont les Règles d'York et d'Anvers ou les Règles d'Avarie-Commune IVR qui sont applicables, on peut utiliser la distinction entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Les notions de navire de mer et de bateau de navigation intérieure ont une définition autonome dans le Code belge de la Navigation (voir art. 1.1.3). Étant donné qu'un cas d'avarie commune concerne normalement un seul navire et sa cargaison, ce critère permet de faire une distinction claire.

Dans certaines circonstances, les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont appliquées aux convois de poussage ou de remorquage. Si un tel convoi se compose tant de navires de mer que de bateaux de navigation intérieure, la disposition de loi en projet déclare les Règles d'York et d'Anvers d'application. Cela correspond à la priorité de principe du droit maritime en matière de légistique.

Par « Règles d'York et d'Anvers », on entend les Règles d'York et d'Anvers adoptées par le CMI et par « Règles d'Avarie-Commune IVR » les règles portant ce nom, adoptées par l'IVR. Tout au long de leur histoire, ces instruments ont vu leur dénomination officielle modifiée à plusieurs reprises. Rien n'exclut qu'ils seront remplacés à l'avenir par de tout nouveaux instruments (établis éventuellement par d'autres organisations). Les renvois au Code belge de la Navigation doivent être considérés comme portant également sur ces règles adoptées en remplacement le cas échéant.

Pour éviter toute confusion, la version applicable conformément au paragraphe 3 en projet sera établie par arrêté royal. Cela répond en outre aux objections éventuelles sur la base des articles 33 et 108 de la Constitution, selon lesquelles le renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR entraînerait une attribution de pouvoir normatif à des institutions de droit privé.

Article 7.1.5. Interprétation

Deze bepaling maakt onder meer duidelijk dat wanneer de bepalingen van deze titel onverenigbaar zouden blijken met een door de Koning op grond van artikel 7.1.4, § 3 vastgestelde tekstversie van de toepasselijke Regelen, deze laatste voorrang hebben. Ter illustratie kan worden verwezen naar de problematiek van de verjaringsregeling (zie het hieronder toegelichte art. 7.1.11).

Cette disposition précise notamment que si les dispositions de ce titre s'avéraient incompatibles avec une version du texte des Règles applicables arrêtée par le Roi sur la base de l'article 7.1.4, § 3, ces dernières Règles ont la préséance. À titre d'illustration, on peut renvoyer aux problèmes du règlement de la prescription (voir art. 7.1.11).

Artikel 7.1.6. Aanstelling van dispacheurs

Behoudens afwijkend beding tussen alle partijen, dient de dispacheur te worden aangesteld, en de dispache te worden opgemaakt in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven.

Zeer vaak wordt de dispacheur aangesteld op buitengerechtelijke wijze. In Antwerpen vormt deze werkwijze reeds lange tijd een vast gebruik. Zij vindt in de Zeewet evenwel geen wettelijke basis. . De ontworpen paragraaf 1 geeft, met het oog op grotere rechtszekerheid, aan het gebruik van de buitengerechtelijke aanstelling van de dispacheur een wettelijke basis.

De aanstelling door de reder wordt de normale wijze van aanstelling van de dispacheur. Hij is de best geplaatste partij om in deze fase van de procedure het initiatief te nemen, ook wanneer hijzelf geen schade heeft geleden. Hij kan immers, door de tussenkomst van de door hem aangestelde gezagvoerder en de uitoefening van het – in het hieronder besproken artikel 7.1.8 omschreven – retentierecht, een waarborg van de ladingbelanghebbenden bekomen, en hij beschikt normaliter over de gegevens in verband met de lading en de ladingbelanghebbenden

Onder de nieuwe regeling is de reder niet verplicht om een dispacheur aan te stellen. Hij kan er ook voor kiezen om geen averij-grosseprocedure aan te vatten en zelf de kosten of schade op zich te nemen, of zich te beperken tot het instellen van een aansprakelijkheidsvordering. Het vermijden van averij-grosseprocedures in zaken waar het niet lonend zou zijn, is precies de bedoeling van de

Article 7.1.6. Désignation van dispacheurs

Sauf clause contraire entre toutes les parties, le dispacheur doit être désigné et la dispache doit être établie dans un port de déchargement des marchandises concernées par l'avarie commune ou, si aucun déchargement n'a lieu, dans le port suivant.

Très souvent, le dispacheur est désigné de façon extrajudiciaire. À Anvers, cette méthode est déjà utilisée depuis longtemps. Elle ne trouve cependant pas de base légale dans la Loi Maritime. En vue d'une plus grande sécurité juridique, le paragraphe 1er en projet donne une base légale à l'usage de la désignation extrajudiciaire du dispacheur.

La désignation par l'armateur devient la façon normale de désigner le dispacheur. Il est la partie la mieux placée pour prendre l'initiative dans cette phase de la procédure, même si lui-même n'a pas souffert de dommage. Il peut en effet obtenir une garantie des intéressés à la cargaison, grâce à l'intervention du commandant qu'il a désigné et à l'exercice du droit de rétention (décrit dans l'article 7.1.8 commenté ci-dessous) et il dispose normalement des données relatives à la cargaison et aux intéressés à la cargaison.

Dans le nouveau régime, l'armateur n'est pas tenu de désigner un dispacheur. Il peut également choisir de ne pas entamer de procédure en avarie commune et de prendre à son compte les dépenses ou le dommage ou encore se limiter à engager une action en responsabilité. L'intention desdites « general average absorption clauses » dans les polices d'assurance maritime est justement d'éviter les

zogenaamde "general average absorption clauses" in scheepsverzekeringspolissen.

De reder kan een dispacheur aanstellen indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan. Dit impliceert geenszins een finaal, bindend oordeel over het al dan niet voorhanden zijn van averij-grosse.

Vanzelfsprekend dient de reder de aanstelling van een dispacheur tijdig aan alle andere betrokken partijen mede te delen. Een precieze termijn en procedure wordt hieromtrent niet ingevoerd, aangezien elke averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden. In de regel heeft de reder er geen belang bij om met de communicatie aan de andere partijen te dralen. Hij zal immers het retentierecht op de vervoerde goederen willen uitoefenen en een waarborg van de ladingbelanghebbenden willen verkrijgen.

Een mogelijkheid tot verzet tegen de aanstelling van een dispacheur door de reder wordt niet ingevoerd, aangezien de aanstelling van een dispacheur op zich de belangen van de andere betrokken partijen niet aantast. De rechterlijke beoordeling van het verzet tegen de aanstelling van een dispacheur zou bovendien reeds een oordeel over de grond van de zaak meebrengen, met name over de vraag of er zich al dan niet een geval van averij-grosse heeft voorgedaan. Wanneer dergelijk verzet zou worden ingewilligd, en de aanstelling van een dispacheur zou worden herroepen, zou de verdere afhandeling van het schadegeval als averij-grosse trouwens sterk worden bemoeilijkt. Daarenboven dient te worden overwogen dat de reder die ten onrechte een dispacheur heeft aangesteld in een geval dat uiteindelijk geen averij-grosse blijkt uit te maken, zelf de kosten ervan zal dragen.

Wanneer de scheepseigenaar of de rompbevrachter niet binnen redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kunnen de andere betrokken partijen de voorzitter van de rechtbank van koophandel verzoeken om een dispacheur aan te stellen. Waar volgens de Zeewet steeds de kapitein om de benoeming van een dispacheur moest verzoeken, kan dit luidens de ontworpen paragraaf 2 worden gevorderd door "de meest

procédures en avarie commune dans des affaires où elles ne seraient pas rentables.

L'armateur peut désigner un dispacheur si, à son avis, un cas d'avarie commune s'est présenté. Cela n'implique aucunement un jugement final impératif sur la présence ou non d'une avarie commune.

Il va de soi que l'armateur doit communiquer à temps à toutes les parties concernées la désignation d'un dispacheur. Le délai et la procédure ne sont pas précisés à ce sujet, étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré. En général, l'armateur n'a pas intérêt à différer la communication aux autres parties. Il voudra en effet exercer le droit de rétention sur les marchandises transportées et obtenir une garantie des intéressés à la cargaison.

Une possibilité d'opposition à la désignation d'un dispacheur par l'armateur n'est pas prévue, étant donné que la désignation d'un dispacheur n'affecte pas en soi les intérêts des autres parties concernées. L'appréciation judiciaire de l'opposition à la désignation d'un dispacheur apporterait en outre déjà un jugement sur le fond de la cause, c'est-à-dire sur la question de savoir si un cas d'avarie commune s'est produit ou non. S'il est fait suite à cette opposition et que la désignation d'un dispacheur est annulée, la poursuite du traitement du sinistre comme avarie commune serait d'ailleurs fortement entravée. Par ailleurs, il faut considérer que l'armateur qui a désigné à tort un dispacheur pour un cas qui finalement ne s'avère pas être une avarie commune, en supportera lui-même les frais.

Si le propriétaire du navire ou l'affréteur coque nue n'a pas désigné de dispacheur dans un délai raisonnable et l'a communiqué, les autres parties concernées peuvent demander au président du tribunal de commerce de désigner un dispacheur. Alors que selon la Loi Maritime c'était toujours le capitaine qui devait demander la désignation d'un dispacheur, la demande peut être faite par « la partie la plus diligente » selon le paragraphe 2 en projet. Ce

gerede partij". Dit zou bijvoorbeeld een ladingbelanghebbende kunnen zijn.

De bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel is vanzelfsprekend onderworpen aan de eventuele toepassing van internationale verdragen of rechtsinstrumenten van de Europese Unie die op de nationale wetgeving voorrang zouden hebben. Allicht kan de vordering tot aanstelling van een dispacheur worden beschouwd als een voorlopige of bewarende maatregel in de zin van artikel 35 van de Brussel I*bis*-Verordening. Bijgevolg zal de voorzitter van de rechtbank van koophandel doorgaans zijn bevoegdheid onder het Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen opnemen.

De aanstelling van een dispacheur kan worden gevorderd bij eenzijdig verzoekschrift. Aangezien de aanstelling van een dispacheur op zich de belangen van de andere betrokken partijen niet aantast, is in deze fase van de procedure geen tegensprekelijkheid vereist. Door het verzoek bij eenzijdig verzoekschrift toe te laten kan worden bespaard op dagvaardingskosten en onnodige formaliteiten. De aangestelde dispacheur zal van zijn aanstelling kennis geven aan alle betrokken partijen. Een precieze termijn en procedure worden ook hiervoor niet ingevoerd, aangezien elk averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden.

De ontworpen regeling vormt een belangrijke wijziging van de bestaande, maar omzeggens nooit toegepaste wettelijke procedure voor de aanstelling van dispacheurs. Zij vergt veel minder vaak een rechterlijke tussenkomst, wat de procedure lichter maakt.

pourrait être par exemple une partie intéressée à la cargaison.

La compétence du président du tribunal de commerce est bien entendu soumise à l'application éventuelle de traités internationaux ou d'instruments juridiques de l'Union européenne qui auraient la préséance sur la législation nationale. La demande de désignation d'un dispacheur peut être considérée comme une mesure provisoire ou conservatoire au sens de l'article 35 du Règlement de Bruxelles I *bis*. Par conséquent, le président du tribunal de commerce pourra généralement assumer sa compétence en vertu du Code belge de la Navigation.

La désignation d'un dispacheur peut être demandée par requête unilatérale. Étant donné que la désignation d'un dispacheur n'affecte pas en soi les intérêts des autres parties concernées, aucune contradiction n'est exigée dans cette phase de la procédure. En autorisant la demande par requête unilatérale, on peut économiser des frais de citation et des formalités inutiles. Le dispacheur désigné fera part de sa désignation à toutes les parties concernées. Le délai et la procédure ne sont pas précisés à ce sujet non plus, étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré.

Le règlement en projet constitue une modification importante de la procédure légale existante, mais qui n'est pour ainsi dire jamais appliquée pour la désignation des dispacheurs. Il demande beaucoup moins souvent une intervention judiciaire, ce qui allège la procédure.

Artikel 7.1.7. Opmaak en neerlegging van de omslag

De omslagwordt opgesteld door de dispacheur. Dit principe blijft in paragraaf 1 van de ontworpen bepaling onveranderd behouden.

De in paragraaf 2 neergelegde regel dat de goederen van partijen waaraan de aanstelling van de dispacheur niet werd meegedeeld, niet in de

Article 7.1.7. Rédaction et dépôt de la dispache

La dispache est rédigée par le dispacheur. Ce principe reste inchangé dans le paragraphe 1 de la disposition en projet.

La règle contenue dans le paragraphe 2, selon laquelle les marchandises des parties auxquelles la désignation du dispacheur n'a pas été communiquée

omslag kunnen worden opgenomen, is eveneens evident. Geen partij mag buiten haar weten in de averij-grosseregeling worden betrokken.

De wetsbepalingen zijn innovatief waar zij bepalen dat de dispacheur een voorlopige omslag aan de partijen toezendt en dat de partijen opmerkingen kunnen maken. De mogelijkheid om opmerkingen bij de voorlopige omslag te maken, waarmee de dispacheur bij het opstellen van de definitieve omslag rekening dient te houden, kan latere betwistingen voor de rechtbank voorkomen.. Voorts zijn de ontworpen wetsbepalingen geïnspireerd door artikel 976 van het Gerechtelijk Wetboek in verband met het deskundigenonderzoek. De ontworpen wetsbepalingen leggen geen precieze termijnen en procedures op, aangezien elke averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden. Hoewel de ontworpen bepaling niet uitdrukkelijk vermeldt dat ook de technische raadgevers van de partijen opmerkingen bij de voorlopige omslag mogen maken, is het evident dat zulks toegelaten is.

Luidens paragraaf 5 wordt de definitieve omslag door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de eed. Luidens paragraaf 6 wordt de definitieve omslag neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel (ook ingeval van aanstelling door de reder) en op dezelfde dag wordt bij een ter post aangetekende brief een afschrift toegezonden aan de partijen. Ook deze bepalingen zijn geïnspireerd door de wetsbepalingen aangaande het gerechtelijk deskundigenonderzoek, met name artikel 978 van het Gerechtelijk Wetboek.

Wanneer de partijen die daartoe volgens de omslag verplicht zijn, niet vrijwillig hun bijdrage betalen, kan de meest gerede partij de betaling vorderen in rechte. De dispacheur is een deskundige en geen arbiter, zodat de partijen gerechtigd zijn om de bevindingen en beoordelingen van de dispacheur voor de rechtbank te betwisten.

Artikel 7.1.8. Voorrecht en retentierecht

ne peuvent être reprises dans la dispache, est également évidente. Aucune partie ne peut être impliquée à son insu dans le règlement d'avarie commune.

Les dispositions de loi sont innovatrices là où elles stipulent que le dispacheur envoie une dispache provisoire aux parties et que les parties peuvent formuler des remarques. La possibilité de formuler des remarques sur la dispache provisoire, remarques dont le dispacheur doit tenir compte pour la rédaction de la dispache définitive, peut éviter des litiges ultérieurs devant le tribunal.. Par ailleurs, les dispositions de loi en projet s'inspirent de l'article 976 du Code judiciaire portant sur l'expertise. Les dispositions de loi en projet n'imposent aucun délai précis ni aucune procédure, étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré. Bien que la disposition en projet ne mentionne pas expressément que les conseillers techniques des parties peuvent également formuler des remarques sur la dispache provisoire, il est évident que c'est autorisé.

En vertu du paragraphe 5, la dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment. En vertu du paragraphe 6, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de commerce (même en cas de désignation par l'armateur) et le même jour, une copie est envoyée aux parties par lettre recommandée à la poste. Ces dispositions s'inspirent également des dispositions de loi relatives à l'expertise judiciaire, notamment l'article 978 du Code judiciaire.

Si les parties qui y sont obligées en vertu de la dispache ne paient pas volontairement leur contribution, la partie la plus diligente peut exiger le paiement en justice. Le dispacheur est un expert et pas un arbitre, de sorte que les parties sont habilitées à contester les constatations et estimations du dispacheur devant le tribunal.

Article 7.1.8. Privilège et droit de rétention

In paragraaf 1 wordt aan wie gerechtigd is op een vergoeding in averij-grosse een voorrecht toegekend tot zekerheid van de betaling van de door de belanghebbenden verschuldigde bijdrage. Het voorrecht heeft betrekking op de vervoerde goederen, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord, voor zover zij geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren.

Een voorrecht op de goederen wordt ook door artikel 159 van de Zeewet toegekend. In de nieuwe wetsbepaling wordt het echter niet langer toegekend aan de kapitein, maar aan wie gerechtigd is op een vergoeding in averij-grosse. Het voorrecht van de kapitein, zoals het is opgenomen in artikel 159 van de Zeewet, werd hoe dan ook geacht te aan hem te zijn toegekend als vertegenwoordiger en natuurlijke zaakwaarnemer van alle belanghebbende partijen. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de kapitein in principe geacht in naam en voor rekening van de reder op te treden.

Teneinde tot de effectieve betaling van de verschuldigde bijdragen bij te dragen verleent de ontworpen wetsbepaling een ruim voorrecht. Samen met de bepalingen over het scheepsvoorrecht ter zake van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip, dat zich uitstrekt tot het schip én het scheepstoebehoren, heeft zij als gevolg dat op alle bijdrageplichtige goederen en belangen een voorrecht rust.

Het in paragraaf 1 toegekende voorrecht is, in tegenstelling tot het scheepsvoorrecht ten behoeve van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip, niet beperkt tot vorderingen ontstaan tijdens de laatste reis.

De tweede paragraaf betreft het retentierecht op de goederen. Dit recht wordt ook toegekend in artikel 159 van de Zeewet. Het wordt niet toegekend in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. Het is dus aangewezen erin te voorzien in de nationale wetgeving.

Deze regeling verleent de reder een drukkingsmiddel om de betaling van de bijdragen

Dans le paragraphe 1er, celui qui a droit à une indemnité en avarie commune se voit accorder un privilège pour garantir le paiement de la contribution due par les intéressés. Le privilège porte sur les marchandises transportées, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord, pour autant qu'elles ne fassent pas partie des accessoires du navire.

L'article 159 de la Loi Maritime accorde également un privilège sur les marchandises. Dans la nouvelle disposition de loi, il n'est cependant plus accordé au capitaine, mais à celui qui a droit à une indemnité en avarie commune. Le privilège du capitaine, tel qu'il est repris dans l'article 159 de la Loi Maritime, est quoi qu'il en soit réputé lui être attribué en tant que représentant et gérant d'affaires naturel de toutes les parties intéressées. Dans le Code belge de la Navigation, le capitaine est en principe réputé agir au nom et pour le compte de l'armateur.

Aux fins de contribuer au paiement effectif des contributions dues, la disposition de loi en projet offre un vaste privilège. En même temps que les dispositions sur le privilège sur navire concernant l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire, qui s'étend au navire et à ses accessoires, elle a pour conséquence qu'un privilège repose sur toutes les marchandises et sur tous les intérêts contribuables.

Contrairement au privilège sur navire pour l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire, le privilège accordé au paragraphe 1er n'est pas limité aux créances nées pendant le dernier voyage.

Le deuxième paragraphe porte sur le droit de rétention sur les marchandises. Ce droit est également accordé à l'article 159 de la Loi Maritime. Il n'est pas accordé dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR. Il est donc recommandé de le prévoir dans la législation nationale.

Ce règlement offre à l'armateur un moyen de pression pour obtenir ou garantir le paiement des

af te dwingen of veilig te stellen. Het retentierecht komt luidens paragraaf 3 slechts te vervallen na het stellen van een waarborg tot zekerheid van de betaling van de voor de goederen verschuldigde bijdrage in averij-grosse.

Het recht wordt in de wettekst niet langer toegekend aan de kapitein, maar aan de reder. Door de hedendaagse communicatiemiddelen is de kapitein niet langer de enige vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de rompbevrachter in de loshaven. Doorgaans zal de reder bij de uitoefening van het retentierecht worden vertegenwoordigd door een scheepsagent. Het retentierecht dient te berusten bij de reder aangezien hij, door toedoen van zijn aangestelden (inzonderheid de kapitein), de effectieve controle over de goederen heeft. Hij is ook degene die in principe het initiatief neemt voor de aanstelling van een dispacheur en de opmaak van de dispache.

In de laatste paragraaf van de wetsbepaling wordt benadrukt dat containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen worden beschouwd. In zoverre voor deze zaken een bijdrage in averij-grosse verschuldigd is, kan er een voorrecht en een retentierecht op rusten. Vaak zullen deze goederen een kleine waarde hebben en zal ook hun bijdrage beperkt zijn. Aangezien zij in sommige gevallen wel degelijk een betekenisvolle waarde hebben, werd de bepaling niettemin in de ontworpen bepaling opgenomen.

Artikel 7.1.9. Aflevering zonder voorbehoud

Wanneer de gezagvoerder nalaat om een waarborg te eisen en de goederen aflevert zonder voorbehoud, zal de houder van het cognossement, die de goederen in ontvangst heeft genomen, niet verplicht zijn om in de averij-grosse bij te dragen indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. De bijdrage in averij-grosse is immers verschuldigd door de eigenaar van de goederen en niet door de loutere ontvanger ervan.

De reder kan in dergelijk geval wel rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering eigenaar van de goederen was. Dit is

contributions. En vertu du paragraphe 3, le droit de rétention n'expire qu'après la constitution d'une garantie pour assurer le paiement de la contribution en avarie commune due pour les marchandises.

Dans le texte de loi, le droit n'est plus accordé au capitaine mais à l'armateur. Grâce aux moyens de communication modernes, le capitaine n'est plus le seul représentant du propriétaire du navire ou de l'affréteur coque nue dans le port de déchargement. En général, l'armateur sera représenté par un agent maritime pour exercer le droit de rétention. Le droit de rétention doit être accordé à l'armateur, étant donné que par l'intervention de ses préposés (plus particulièrement le capitaine), il a le contrôle effectif des marchandises. C'est aussi lui qui en principe prend l'initiative pour la désignation d'un dispacheur et l'établissement de la dispache.

Le dernier paragraphe de la disposition de loi souligne que les conteneurs, palettes et matériel similaire, ainsi que l'outillage de manutention des marchandises, sont également considérés comme des marchandises. Pour autant qu'une contribution en avarie commune soit due pour ces choses, il peut y avoir un privilège et un droit de rétention. Ces marchandises auront souvent une petite valeur et leur contribution sera également limitée. Étant donné que, dans certains cas, elles ont bel et bien une valeur significative, la disposition a été malgré tout reprise dans la disposition en projet.

Article 7.1.9. Livraison sans réserve

Si le commandant omet d'exiger une garantie et livre les marchandises sans réserve, le porteur du connaissement qui a réceptionné les marchandises ne sera pas tenu de contribuer à l'avarie commune s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et qu'il ne les a plus en sa possession. La contribution en avarie commune est en effet due par le propriétaire des marchandises et non par leur simple destinataire.

Dans ce cas, l'armateur peut toutefois intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était propriétaire des marchandises. C'est

immers de werkelijke schuldenaar van de bijdrage in averij-grosse.

Ten aanzien van de andere betrokkenen die op een vergoeding in averij-grosse recht hebben, zal de reder zelf gehouden zijn tot betaling van de bijdrage verschuldigd door de betrokken goederen. De eventuele moeilijkheden bij de invordering van de bijdrage, als gevolg van de afgifte van de goederen zonder voorbehoud, is immers te wijten aan de fout van zijn aangestelde, de gezagvoerder.

Deze materie wordt niet geregeld in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. Zij is thans geregeld door artikel 268 van de Zeewet.

Bedoelde regelen zetten de reder ertoe aan om, zelfs indien hij er zelf geen baat bij zou hebben, omdat er bijvoorbeeld enkel door een deel van de lading schade werd geleden, bij de afgifte van de goederen toch een waarborg te eisen.

Artikel 7.1.10. Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen

Wanneer de schade of verliezen waarvoor in de omslag een vergoeding werd toegekend, na de omslag alsnog geheel of gedeeltelijk ongedaan zouden worden gemaakt, dient de vergoeding voor degene die de schade of de verliezen had geleden weg te vallen of te worden verminderd. Het tegendeel zou hem een ongerechtvaardigd vermogensvoordeel verschaffen. Deze hypothese kent geen regeling in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. De kwestie is thans geregeld in artikel 160 van de Zeewet, maar enkel met betrekking tot de eigenaars die na de omslag weer in het bezit van de geworpen goederen komen. De regel behoort te worden uitgebreid tot alle vormen van averij-grosse waarbij de geleden schade na de omslag alsnog zou worden hersteld.

Artikel 7.1.11. Verjaring

In de ons omringende landen lopen de verjaringsregelingen met Betrekking tot averij-grosse sterk uiteen. Artikel 270, derde streepje van

en effet le vrai débiteur de la contribution en avarie commune.

À l'égard des autres parties concernées qui ont droit à une indemnité en avarie commune, l'armateur sera lui-même tenu au paiement de la contribution due par les marchandises concernées. Les difficultés éventuelles lors du recouvrement de la contribution, suite à la remise des marchandises sans réserve, sont en effet dues à la faute de son préposé, le commandant.

Ce point n'est pas réglementé dans les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR. Il est réglementé actuellement par l'article 268 de la Loi Maritime.

Les règles en question poussent l'armateur à exiger malgré tout une garantie lors de la remise des marchandises, même s'il n'en retire pas lui-même un avantage parce que, par exemple, seule une partie de la cargaison a souffert un dommage.

Article 7.1.10. Dommages ou pertes récupérés par la suite

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée dans la dispache devaient encore être récupérés entièrement ou partiellement après la dispache, l'indemnité à celui qui a souffert les dommages ou les pertes doit être supprimée ou réduite. Le contraire lui fournirait un avantage patrimonial injustifié. Cette hypothèse n'est pas réglée dans les Règles d'York et d'Anvers ni dans les Règles d'Avarie-Commune IVR. Ce point est réglementé actuellement à l'article 160 de la Loi Maritime, mais uniquement en ce qui concerne les propriétaires qui retrouvent la possession des marchandises jetées après la dispache. La règle doit être élargie à toutes les formes d'avarie commune dans lesquelles les dommages soufferts seraient encore récupérés après la dispache.

Article 7.1.11. Prescription

Les règlements sur la prescription relatifs à l'avarie commune sont très divergents dans nos pays voisins. L'article 270, troisième tiret, de la Loi Maritime prévoit actuellement un délai de prescription d'un an.

de Zeewet voorziet thans in een eenjarige verjaringstermijn.

De hier opgenomen bepaling strookt met de betrachting om de verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal te uniformiseren naar twee jaar. Er wordt een verduidelijking opgenomen in verband met het effect van de aanstelling van een dispacheur of de vordering daartoe.

Luidens de ontworpen bepaling begint de verjaringstermijn niet langer te lopen na "de dag van het voorval", maar na "het einde van het voorval". Een geval van averij-grosse kan zich immers over meer dan één dag uitstrekken.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur heeft stuitende werking tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd. Wanneer de aanstelling van een dispacheur een louter schorsende werking zou hebben, zou de termijn om op basis van de dispache een vordering in te stellen al te kort kunnen worden, met name wanneer de dispacheur bijna aan het einde van de verjaringstermijn wordt aangesteld. Derhalve wordt geopteerd voor een stuitende werking, zodat men na de neerlegging van de definitieve omslag nog twee jaar de tijd heeft om een vordering in rechte in te stellen.

In de Regels van York en Antwerpen 2004 en 2016 werd een verjaringsregeling opgenomen. Dit is niet het geval met de andere versies van de Regels van York en Antwerpen en evenmin met enige versie van de Avarij-Grosse Regels IVR. Wanneer op grond van artikel 7.1.4 de Regels van York en Antwerpen 2004 of 2016 dan wel enige andere toekomstige versie van de Regels van York en Antwerpen of de Avarij-Grosse Regels IVR met daarin een eigen verjaringsregeling toepasselijk zouden zijn, behoort de aldaar opgenomen verjaringsregeling te gelden, met uitsluiting van de hierboven ontworpen verjaringsregeling. Dit vloeit voort uit het reeds toegelichte artikel 7.1.5.

Titel 2 – Aanvaring

Art. 7.2.1. Internationale toepassing

La disposition reprise ici se rallie au souhait d'uniformiser au maximum les délais de prescription dans le Code belge de la Navigation, en les portant à deux ans. Une précision est reprise concernant le résultat de la désignation d'un dispacheur ou de la demande à cet effet.

En vertu de la disposition en projet, le délai de prescription ne prend pas effet après « le jour de l'événement », mais après « la fin de l'événement ». Un cas d'avarie commune peut en effet s'étendre sur plus d'un jour.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur a un effet interruptif jusqu'au jour où le dispacheur dépose la dispache définitive. Si la désignation d'un dispacheur avait un simple effet suspensif, le délai pour former une demande sur la base de la dispache pourrait être trop court, à savoir lorsque le dispacheur est désigné presque à la fin du délai de prescription. On opte donc pour un effet interruptif, de sorte qu'après le dépôt de la dispache définitive, il reste encore deux ans pour former une demande en justice.

Les Règles d'York et d'Anvers 2004 et 2016 reprennent un règlement sur la prescription. Ce n'est pas le cas pour les autres versions des Règles d'York et d'Anvers et encore moins pour les Règles d'Avarie-Commune IVR. Lorsque les Règles d'York et d'Anvers 2004 ou 2016, ou toute autre version future des Règles d'York et d'Anvers ou des Règles d'Avarie-Commune IVR contenant un règlement propre sur la prescription sont applicables sur la base de l'article 7.1.4, c'est le règlement sur la prescription qu'elles reprennent qui serait valable, à l'exclusion du règlement sur la prescription en projet ci-dessus. C'est ce qui découle de l'article 7.1.5 déjà commenté.

Titre 2 – Abordage

Art. 7.2.1. Application internationale

Paragraaf 1 verzekert dat op aanvaringszaken waarop geen eenvormige verdragsregels, maar wel Belgisch recht van toepassing is, de inhoudelijk gelijkluidende regels van deze titel toepassing vinden.

Ingevolge een vraag uit de binnenvaartsector wordt ervoor geopteerd om aanvaringen waarbij uitsluitend binnenschepen betrokken zijn voortaan af te handelen op grond van het Verdrag van Genève van 15 maart 1960 tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart. Dit verdrag is te beschouwen als een licht gemoderniseerde versie van het Aanvaringsverdrag 1910 van het CMI. In de praktijk zullen veruit de meeste aanvaringen waarbij uitsluitend binnenschepen betrokken zijn, door het Binnenaanvaringsverdrag worden beheerst.

De in deze titel opgenomen nationale aanvaringsbepalingen zijn gestoeld op het Aanvaringsverdrag 1910, dat wereldwijd nog steeds zeer succesrijk is, met enkele aan het Binnenaanvaringsverdrag 1960 ontleende verfijningen. Aldus sluit het Belgisch recht maximaal aan bij wat internationaal gangbaar is.

Artikel 7.2.2. Materiële toepassing

Deze bepaling is gebaseerd op de artikelen 1 en 13 van het Aanvaringsverdrag 1910.

De formulering sluit zo nauw mogelijk bij deze van het Aanvaringsverdrag 1910 aan. Uit de formulering "een aanvaring tussen twee of meer schepen" in het eerste lid van paragraaf 1, samengelezen met de in artikel 1.1.3, 1° gegeven brede definitie van het begrip schip, volgt dat de titel geldt voor alle aanvaringen tussen zee- en/of binnenschepen.

In artikel 2.7.1 betreffende het statuut van Belgische overheidsschepen wordt met betrekking tot deze schepen doelbewust niet in een uitzondering op de gelding van het aanvaringsrecht voorzien.

Le paragraphe 1er garantit que, dans les cas d'abordage auxquels aucune règle conventionnelle uniforme ne s'applique, mais qui sont régies par le droit belge, les règles similaires au niveau du contenu de ce titre s'appliquent.

Suite à une demande du secteur de la navigation intérieure, il a été décidé de traiter désormais les abordages n'impliquant que des bateaux de navigation intérieure sur la base de la Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure. Cette convention doit être considérée comme une version légèrement modernisée de la Convention sur les Abordages 1910 du CMI. Dans la pratique, la plupart des abordages impliquant uniquement des bateaux de navigation intérieure seront régis par la Convention sur l'abordage en navigation intérieure.

Les dispositions nationales sur l'abordage reprises sous ce titre sont fondées sur la Convention sur les Abordages 1910, encore très populaire dans le monde, avec seulement quelques raffinements empruntés à la Convention sur l'abordage en navigation intérieure 1960. Le droit belge s'aligne ainsi au maximum sur ce qui est pratique courante au niveau international.

Article 7.2.2. Application matérielle

Cette disposition est basée sur les articles 1 et 13 de la Convention sur les Abordages 1910.

La formulation correspond le plus étroitement possible à celle de la Convention sur les Abordages 1910. Il découle de la formulation « un abordage survenu entre deux ou plusieurs navires » au premier alinéa du paragraphe 1er, lue en même temps que la vaste définition de la notion de navire donnée à l'article 1.1.3, 1°, que le titre est valable pour tous les abordages entre navires de mer et/ou bateaux de navigation intérieure.

Dans l'article 2.7.1 concernant le statut des navires publics belges, une exception à la validité du droit d'abordage n'est sciemment pas prévue pour ces navires.

Artikel 7.2.3. Uitlegging

Deze bepaling attendeert de rechtsonderhorige erop dat deze titel moet worden uitgelegd in overeenstemming met het Aanvaringsverdrag 1910 en het Aanvaringsverdrag 1960, naargelang het geval.

Artikel 7.2.4. Andere regelgeving

De eerste twee paragrafen bevestigen dat de rechter in voorkomend geval de rechtstreeks werkende bepalingen van het toepasselijke aanvaringsverdrag behoort toe te passen.

De verwijzing in paragraaf 3, 1° bevestigt wat is bepaald in artikel 10 van het Aanvaringsverdrag 1910 en in artikel 8.1 van het Aanvaringsverdrag 1960.

Artikel 7.2.5. Fout van een schip

Deze bepaling is een letterlijke overname van artikel 3 van het Aanvaringsverdrag 1910. De regel is momenteel opgenomen in artikel 251, derde lid van de Zeewet. Het is wenselijk om het huidige artikel 251 van de Zeewet in het Belgisch Scheepvaartwetboek in verschillende wetsartikelen uit te splitsen.

In overeenstemming met het Aanvaringsverdrag 1910 gewaagt het ontworpen artikel van de fout van het schip en niet van de fout van de bemanning respectievelijk de reder; evenmin wordtvan de "schuld" van het schip gesproken.

Artikel 7.2.6. Fout van twee of meer schepen

De in dit artikel opgenomen regels berusten in wezen op artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910 en zijn momenteel opgenomen in artikel 251, vierde tot zesde lid van de Zeewet.

Uit artikel 1 van het Aanvaringsverdrag 1910 blijkt dat dat het verdrag zonder onderscheid van toepassing is op alle zaken die zich aan boord van de schepen bevinden. Uit de voorbereidende werken ervan blijkt niet dat artikel 4 daarvan heeft willen afwijken. Bijgevolg mag worden aangenomen dat de ontworpen tekstuele aanpassing het Aanvaringsverdrag 1910 geen

Article 7.2.3. Interprétation

Cette disposition attire l'attention du justiciable sur le fait que le présent titre doit être interprété en conformité avec la Convention sur les Abordages 1910 et la Convention sur les Abordages 1960, selon le cas.

Article 7.2.4. Autre réglementation

Les deux premiers paragraphes confirment que le juge doit, le cas échéant, appliquer les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages applicable.

Le renvoi contenu dans le paragraphe 3, 1°confirme ce qui est établi à l'article 10 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 8.1 de la Convention sur les Abordages 1960.

Article 7.2.5. Faute d'un navire

Cette disposition est une reprise littérale de l'article 3 de la Convention sur les Abordages 1910. La règle est reprise actuellement à l'article 251, troisième alinéa, de la Loi Maritime. Il est souhaitable de scinder l'actuel article 251 de la Loi Maritime en plusieurs articles dans le Code belge de la Navigation.

En conformité avec la Convention sur les Abordages 1910, l'article en projet mentionne la faute du navire et pas la faute de l'équipage ou de l'armateur ; il ne parle pas non plus de la « faute » du navire..

Article 7.2.6. Faute de deux ou plusieurs navires

Les règles reprises dans cet article reposent en substance sur l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910 et sont reprises actuellement à l'article 251, alinéas 4 à 6, de la Loi Maritime.

Il ressort de l'article 1 de la Convention sur les Abordages 1910 que la convention s'applique sans distinction à tous les effets qui se trouvent à bord des navires. Il ne ressort pas des travaux préparatoires que l'article 4 a voulu y déroger. Par conséquent, on peut admettre que l'adaptation du texte en projet ne trahit pas la Convention sur les Abordages 1910 et ne fait qu'expliciter ses intentions.

geweld aandoet en de intenties ervan slechts expliciteert.

De derde paragraaf is een aangepaste overname van het derde lid van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910.

Wel werd geopteerd voor explicitering van de thans reeds impliciet uit het Aanvaringsverdrag 1910 volgende regel dat de schepen in fout *in solidum* aansprakelijk zijn voor der schade veroorzaakt aan de onschuldige derde schepen en aan de zaken aan boord van deze schepen. Deze regel zit wel vervat in artikel 4.1 van het Aanvaringsverdrag 1960. Met betrekking tot het derde onschuldige schip, waarvan de positie niet (uitdrukkelijk) in het Aanvaringsverdrag 1910 geregeld is, wordt hier wel van een aansprakelijkheid *in solidum* gewaagd, hoewel dit laatste in wezen geen wetgevend, maar een jurisprudentieel concept is. De regel codificeert een bestaande Belgische zienswijze. Het begrip wordtonder meer ook gehanteerd in de elders toegelichte regeling met betrekking tot de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

De tweede zin geeft uitvoering aan artikel 4, laatste lid van het Aanvaringsverdrag 1910 en is een toevoeging aan het regime van de huidige Zeewet.

Artikel 7.2.7. Vermoedens van fout

Dit artikel is de overname van artikel 6, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910.

Artikel 7.2.8. Toeval, overmacht en twijfel

De ontworpen bepaling neemt artikel 2 van het Aanvaringsverdrag 1910 over, dat momenteel is opgenomen in artikel 251, eerste en tweede lid van de Zeewet.

Art. 7.2.9. Navires mouillés

Les règles de cas fortuit, force majeure et doute restent reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

Le troisième paragraphe est une reprise adaptée du troisième alinéa de l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910.

On a bel et bien choisi d'expliciter la règle découlant déjà implicitement de la Convention sur les Abordages 1910 disant que les navires en faute sont responsables *in solidum* des dommages causés aux navires tiers innocents et aux effets se trouvant à bord de ces navires. On retrouve cette règle à l'article 4.1 de la Convention sur les Abordages 1960. En ce qui concerne le navire tiers innocent dont la position n'est pas réglée (expressément) dans la Convention sur les Abordages 1910, on mentionne ici une responsabilité *in solidum*, bien que celle-ci ne soit pas un concept législatif en soi, mais un concept jurisprudentiel. La règle codifie un point de vue belge existant. Ce concept est également utilisé notamment dans le règlement commenté ailleurs portant sur la responsabilité du propriétaire du navire.

La deuxième phrase donne exécution à l'article 4, dernier alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910 et est un ajout aux prescriptions de la Loi Maritime actuelle.

Article 7.2.7. Présomptions de faute

Cet article est la reprise de l'article 6, deuxième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910.

Article 7.2.8. Cas fortuit, force majeure et doute

La disposition en projet reprend l'article 2 de la Convention sur les Abordages 1910, lequel est repris actuellement à l'article 251, premier et deuxième alinéa de la Loi Maritime.

Art. 7.2.9. Geankerde schepen

De regels van toeval, overmacht en twijfel blijven van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

Artikel 7.2.10. Protesten en formaliteiten

Dit artikel is een letterlijke overname van artikel 6, eerste lid van het Aanvaringsverdrag 1910, dat is opgenomen in artikel 252 van de Zeewet.

Artikel 7.2.11. Verplichting tot hulpverlening

Deze bepaling is de inwerking van artikel 8, derde lid, van het Aanvaringsverdrag 1910. Het eerste en tweede lid werden ingewerkt in de titel met betrekking tot de scheepvaartvergrijpen.

Artikel 7.2.12. Verjaring

Dit artikel neemt het eerste en het tweede lid van artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1910 over, die momenteel zijn verwerkt in artikel 270, eerste streepje van de Zeewet. Een in wezen identieke verjaringsregeling is opgenomen in artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1960.

Wegens de noodzaak om aan te sluiten bij de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910, moet een tweejarige verjaringstermijn worden behouden (met weliswaar een termijn van één jaar voor regresvorderingen). Dit sluit volledig aan bij de optie om alle verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal tot tweejarige termijnen te uniformiseren.

De verjaringstermijn van twee jaar geldt ook wanneer wegens de aanvaring een strafrechtelijke vervolging mogelijk is. Door het hierboven reeds toegelichte artikel 7.2.4, § 4 wordt artikel 26 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering ten aanzien van aanvaringsvorderingen buiten werking gesteld.

De in dit artikel bepaalde verjaringstermijn geldt voor alle in deze titel geregelde vorderingen, ook wanneer deze niet onder het Aanvaringsverdrag 1910 vallen (bijvoorbeeld vorderingen van onschuldige derde schepen tegen de schuldige schepen of vorderingen wegens aanvaringen tussen binnenschepen of met overheidsschepen). Dit is verantwoord en zelfs noodzakelijk met het oog op de kenbaarheid en voorspelbaarheid van de

Article 7.2.10. Protêts et formalités

Cet article est une reprise littérale de l'article 6, premier alinéa de la Convention sur les Abordages 1910, lequel est repris à l'article 252 de la Loi Maritime.

Article 7.2.11. Obligation de prêter assistance

Cette proposition est l'effet de l'article 8, troisième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910. Le premier et le deuxième alinéa sont intégrés dans le titre relatif aux infractions maritimes.

Article 7.2.12. Prescription

Cet article reprend le premier et le deuxième alinéa de l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1910, qui sont incorporés pour le moment dans l'article 270, premier tiret, de la Loi Maritime. Un règlement sur la prescription identique en substance est repris à l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1960.

En raison de la nécessité de s'associer aux dispositions de la Convention sur les Abordages 1910, il faut conserver un délai de prescription de deux ans (avec il est vrai un délai d'un an pour les actions récursives). Cela rejoint entièrement l'option consistant à uniformiser tous les délais de prescription à un délai maximum de deux ans dans le Code belge de la Navigation.

Le délai de prescription de deux ans vaut également lorsqu'une poursuite pénale est possible en raison de l'abordage. L'article 7.2.4, § 4 déjà commenté ci-dessus rend inapplicable l'article 26 du titre préliminaire du Code de Procédure pénale portant sur les actions relatives à l'abordage.

Le délai de prescription déterminé dans cet article vaut pour toutes les actions régies dans ce titre, même si elles ne tombent pas sous la Convention sur les Abordages 1910 (p. ex. les actions de navires tiers innocents contre les navires en faute ou les actions pour abordages entre bateaux de navigation intérieure ou avec des navires publics). C'est justifié et même nécessaire en vue de la lisibilité et de la

wetgeving en de gelijke behandeling van vergelijkbare situaties.

Titel 3 - Verontreiniging

Hoofdstuk 1 – CLC-Verdrag 1992

Artikel 7.3.1. Rechtsmacht en bevoegdheid

De § 1 en 3 zijn gebaseerd op artikel IX.1 resp. IX.3 van het CLC-Verdrag 1992.

De Antwerpse rechtbank van koophandel wordt bevoegd gemaakt in plaats van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Dit is een algemene optie welke beoogt de geschillenbeslechting maximaal op te dragen aan de ter zake meest ervaren rechtbank. Het is logisch om scheepvaartrechtelijke aansprakelijkheidsbetwistingen maximaal bij een rechtbank van koophandel te concentreren, en de tussenkomst van de ter zake niet-gespecialiseerde rechtbanken van eerste aanleg (onder de huidige wetgeving, naargelang de materie, deze van Brussel en Antwerpen) uit te sluiten. Het feit dat ook niet-handelaars door olieschade kunnen worden getroffen en desgevallend partij zouden moeten worden bij een geding voor een rechtbank van koophandel vormt geen bezwaar, aangezien ook nu reeds bij toepassing van de algemene bevoegdheid voor vorderingen inzake zee- en binnenvaart regelmatig niet-handelaars optreden in geschillen voor de rechtbank van koophandel

Paragraaf 2 is gebaseerd op artikel 2, § 2 van de CLC-Uitvoeringswet, welke bepaling in 2013 werd overgeheveld naar het Gerechtelijk Wetboek (art. 569, eerste lid, 21°) maar omwille van de overzichtelijkheid en de samenhang beter thuishoort in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 7.3.2. Uitlegging

Conform het principe van de verdragsconforme interpretatie dienen de ontworpen bepalingen te worden uitgelegd in overeenstemming met de relevante verdragen.

Artikel 7.3.3. Andere regelgeving

prévisibilité de la législation et du traitement égal de situations comparables.

Titre 3 – Pollution

Chapitre 1 – Convention CLC 1992

Article 7.3.1. Juridiction et compétence

Les § 1er et 3 proposés sont respectivement basés sur l'article IX.1 et l'article IX.3 de la Convention CLC 1992.

Le tribunal de commerce d'Anvers se voit attribuer la compétence à la place du tribunal de première instance de Bruxelles. Il s'agit d'une option générale qui vise à assigner au maximum la résolution des litiges au tribunal le plus expérimenté en la matière,. Il est logique de concentrer au maximum auprès d'un tribunal de commerce les contestations relatives à la responsabilité en droit maritime et d'exclure l'intervention de tribunaux de première instance non spécialisés en la matière (selon la législation actuelle et en fonction des matières, ceux de Bruxelles et d'Anvers). Le fait que des non-commerçants puissent être également touchés par les dommages causés par les hydrocarbures et le cas échéant que ces personnes doivent devenir partie dans une instance menée devant un tribunal de commerce ne constitue pas une objection, étant donné que dès à présent, en application de la compétence générale pour les actions en matière de navigation maritime et de navigation intérieure, il arrive régulièrement que des non-commerçants interviennent dans des litiges devant le tribunal de commerce.

Le paragraphe 2 est basé sur l'article 2, § 2 de la loi d'exécution de la Convention CLC 1992, disposition qui a été transférée au Code judiciaire en 2013 (art. 569, premier alinéa, 21°), mais par souci de clarté et de tolérance, elle a plus sa place dans le Code belge de la Navigation.

Article 7.3.2. Interprétation

Conformément au principe de l'interprétation conforme à la convention, les dispositions en projet doivent être interprétées conformément aux conventions concernées.

Article 7.3.3. Autre réglementation

De meeste bepalingen van het CLC-Verdrag 1992, inzonderheid deze betreffende de aansprakelijkheid, hebben rechtstreekse werking. Tot een uitbreiding van het regime tot niet onder het verdrag vallende situaties bestaat geen aanleiding. Het publiekrechtelijke regime van de verplichte verzekering is opgenomen in het boek 3 betreffende de reders.

Artikel 7.3.4. Beperkingsfonds

Deze bepaling sluit aan bij artikel V van het CLC-Verdrag 1992 en komt in de plaats van artikel 3 van de CLC-Uitvoeringswet van 20 juli 1976.

Artikel 7.3.5. Rechtstreekse vordering

Deze bepaling berust op artikel VII.8 van het CLC-Verdrag 1992.

Artikel 7.3.6. Erkenning en tenuitvoerlegging

Deze bepaling voegt een aan artikel X van het CLC-Verdrag 1992 complementaire nationale regel toe.

Hoofdstuk 2 – FUND-Verdrag 1992

Artikel 7.3.7. Begrippen

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikel 7.3.8. Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikelen 7.3.9. tot en met 7.3.13

Deze bepalingen nemen de artikelen 3 tot 7*bis* van de FUND-Uitvoeringswet van 6 augustus 1993 over.

Artikel 7.3.14. Aangiften

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 8 van de FUND-Uitvoeringswet. De bevoegde overheid is de Algemene Directie Energie van de FOD Economie.

La plupart des dispositions de la Convention CLC 1992, notamment celles concernant la responsabilité, sont directement applicables. Il n'y a pas lieu d'étendre le régime à des situations qui ne sont pas visées par la convention. Le régime de droit public de l'assurance obligatoire est repris dans le livre 3 relatif aux armateurs.

Article 7.3.4. Fonds de limitation

Cette disposition est conforme à l'article V de la Convention CLC 1992 et remplace l'article 3 de la loi d'exécution de la Convention CLC du 20 juillet 1976.

Article 7.3.5. Action directe

Cette disposition repose sur l'article VII.8 de la Convention CLC 1992.

Article 7.3.6. Reconnaissance et exécution

Cette disposition ajoute une règle nationale complémentaire à l'article X de la Convention CLC 1992.

Chapitre 2 – Convention FUND 1992

Article 7.3.7. Notions

Cette disposition n'exige aucune explication.

Article 7.3.8. Autre réglementation

Cette disposition n'exige aucune explication.

Articles 7.3.9. jusqu' à 7.3.13.

Ces dispositions reprennent les articles 3 à *7bis de* la loi d'exécution de la Convention FUND du 6 août 1993.

Article 7.3.14. Déclarations

Cette disposition remplace l'article 8 de la loi d'exécution de la Convention FUND. L'autorité compétente est la Direction générale de l'Energie du SPF Economie.

Artikel 7.3.15. Mededelingen aan de Internationale Olieverontreinigingsfondsen

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 9 van de FUND-Uitvoeringswet.

Hoofdstuk 3 – BUNKER-Verdrag

Artikel 7.3.16. Rechtsmacht en bevoegdheid

Paragraaf 1 is gebaseerd op artikel 9 van het BUNKER-Verdrag.

Paragraaf 2 correspondeert met het reeds toegelichte artikel 7.3.1, § 2.

Paragraaf 3 correspondeert met de vergelijkbare regeling in het reeds toegelichte artikel 7.3.1, § 4.

Artikel 7.3.17. Uitlegging

Conform het principe van de verdragsconforme interpretatie dienen de ontworpen bepalingen in overeenstemming met het BUNKER-Verdrag te worden uitgelegd.

Artikel 7.3.18. Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Art. 7.3.19. Immuniteit van aangestelden, lasthebbers en dienstverleners

Deze bepaling vervolledigt artikel 3 van het BUNKER-Verdrag in overeenstemming met een Resolutie van de Conferentie die het Bunkerolieverdrag vaststelde.

Artikel 7.3.20. Rechtstreekse vordering

Dit artikel berust op artikel 7.10 van het Bunkerolieverdrag.

Artikel 7.3.21. Erkenning en tenuitvoerlegging

Paragraaf 1 is de woordelijke overname van het voorbehoud van België bij het Bunkerolieverdrag, zoals bepaald bij Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002. Deze overname werd door de Raad van State aanbevolen met het oog op de rechtszekerheid ten aanzien van de

Article 7.3.15. Communications aux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

Cette disposition remplace l'article 9 de la loi d'exécution de la Convention FUND.

Chapitre 3 – Convention BUNKER

Article 7.3.16. Juridiction et compétence

Le paragraphe 1er est basé sur l'article 9 de la Convention BUNKER.

La paragraphe 2 correspond à l'article 7.3.1, § 2 déjà commenté.

Le paragraphe 3 correspond au règlement comparable de l'article 7.3.1, § 4 déjà commenté.

Article 7.3.17. Interprétation

Conformément au principe de l'interprétation conforme à la convention, les dispositions en projet doivent être interprétées conformément à la Convention BUNKER.

Article 7.3.18. Autre réglementation

Cette disposition n'exige aucune explication.

Art. 7.3.19. Immunité des préposés, mandataires et prestataires de services

Cette disposition complète l'article 3 de la Convention BUNKER conformément à la Résolution de la Conférence qui a établi la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Artikel 7.3.20. Action directe

Cet article repose sur l'article 7.10 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Article 7.3.21. Reconnaissance et exécution

La paragraphe 1er est la reprise littérale de la réserve de la Belgique à la Convention sur les hydrocarbures de soute, telle que définie par la Décision 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002. Cette reprise a été recommandée par le Conseil d'État en vue de la sécurité juridique à l'égard du citoyen et

burger en ook om zekerheid te hebben dat de Kamers met deze verklaring hebben ingestemd.

Paragraaf 2 correspondeert met het reeds toegelichte artikel 7.3.6.

Hoofdstuk 4 – Nucleaire schade

Artikel 7.3.22. Schade door nucleaire schepen

Deze bepaling berust op de thans vigerende Atoomschepenwet, met dien verstande dat het limitatiebedrag is aangepast aan de muntontwaarding en dat de rechtbank van koophandel te Antwerpen bevoegd wordt verklaard i.p.v. de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen. In verband met de bevoegdheid om het limitatiebedrag te actualiseren wordt verduidelijkt dat zij de aanpassing van het bedrag aan de muntontwaarding beoogt.

Artikel 7.3.23. Ontheffing van aansprakelijkheid overeenkomstig de NUCLEAR-Overeenkomst

Deze bepaling bevestigt de gelding van de NUCLEAR-Overeenkomst.

Titel 4 – Toevluchtsoorden

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven.

Titel 5 – Berging

Artikel 7.5.1. Begrippen

Deze definities zijn ontleend aan het Bergingsverdrag 1989. Zij horen niet thuis in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek omdat de bedoelde begrippen in deze titel een specifieke betekenis hebben.

De omschrijving van het begrip berging onder 1° is overgenomen uit artikel 1(a) van het Bergingsverdrag 1989. Het is uiteraard van essentieel belang om het toepassingsgebied van deze titel af te bakenen. De begripsbepaling kan niet in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgenomen omdat het begrip met een andere definitie wordt gebruikt

aussi pour avoir la certitude que les Chambres ont approuvé cette déclaration.

Le paragraphe 2 correspond à l'article 7.3.6, déjà commenté plus haut.

Chapitre 4 – Dommage nucléaire

Article 7.3.22. Dommage par des navires nucléaires

Cette disposition repose sur la Loi en vigueur sur la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire, étant bien entendu que le montant de la limitation est adapté à l'érosion monétaire et que le tribunal de commerce d'Anvers est déclaré compétent à la place du tribunal de première instance d'Anvers. En ce qui concerne la compétence de l'actualisation du montant de la limitation, il est précisé qu'elle vise l'adaptation du montant à l'érosion monétaire.

Article 7.3.23. Exonération de responsabilité conformément à la Convention nucléaire

Cette disposition confirme la validité de la Convention nucléaire.

Titre 4 – Lieux de refuge

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

Titre 5 – Assistance

Article 7.5.1. Notions

Ces définitions sont empruntées à la Convention sur l'assistance 1989. Elles n'ont pas leur place dans le livre 1 du Code belge de la Navigation, car les notions concernées dans ce titre ont une signification spécifique.

La description de la notion d'assistance dans le 1° est reprise de l'article 1(a) de la Convention sur l'assistance 1989. Il est évidemment essentiel de limiter le champ d'application de ce titre. La définition ne peut pas être reprise dans le livre 1 du Code belge de la Navigation, car cette notion est utilisée avec une autre définition dans le droit

in het internationaal eengemaakte recht inzake aansprakelijkheidsbeperking (zie art. 1.3 LLMC).

De definitie van het schip onder 2° stemt eveneens overeen met die uit het Bergingsverdrag 1989. Met "vessel" wordt in het verdrag bedoeld "any ship or craft, or any structure capable of navigation" (art. 1(b)). Deze definitie is allicht ruimer dan de algemene definitie van het schip in het Belgisch Scheepvaartwetboek (zie art. 1.1.3, § 1, 1°), aangezien bijv. watervliegtuigen er mede onder kunnen vallen. Alle schepen die onder het Belgisch Scheepvaartwetboek vallen lijken ook onder de ruime definitie van het Bergingsverdrag 1989 te vallen. Door het hieronder toegelichte artikel 7.5.4, § 1, 1° wordt verzekerd dat het regime van het Bergingsverdrag 1989, zoals overgenomen in de nationale wetgeving, ook geldt voor schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek die toch niet zouden worden gevat onder de definitie van het begrip in het verdrag.

Het begrip "zaak" (3°) is een algemeen begrip dat in de bepalingen betreffende berging een specifieke betekenis heeft. De definitie is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 1(c)).

Ook de begrippen "milieuschade" (4°) en "betaling" (5°) worden in de bepalingen betreffende berging in een specifieke betekenis gebruikt. Zij zijn eveneens uit het Bergingsverdrag 1989 overgenomen (art. 1(d) resp. (e)).

Artikel 7.5.2. Rechtsmacht

Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake berging op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door het Scheepbeslagverdrag 1952, de Brussel I*bis*-Verordening of het WIPR. Eén van de doelstellingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek is om het Belgische forum aantrekkelijk te maken voor maritieme betwistingen. Om efficiënt te zijn, dienen de daartoe getroffen maatregelen versterkt te worden

international uniformisé en matière de limitation de responsabilité (voir art. 1.3 LLMC).

La définition du navire sous 2° correspond à celle de la Convention sur l'assistance 1989. Dans la Convention, « navire » signifie « tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer » (art. 1(b)). Cette définition est sans doute plus large que la définition générale de navire du Code belge de la Navigation (voir art. 1.1.3, § 1er, 1°), étant donné qu'elle peut couvrir, par exemple, les hydravions. Tous les navires couverts par le Code belge de la Navigation semblent aussi répondre à la définition large de la Convention sur l'assistance 1989. Par l'article 7.5.4, § 1er, 1° présenté ci-après, on garantit que le régime de la Convention sur l'assistance 1989, tel que repris dans la législation nationale, s'applique aussi aux navires au sens du Code belge de la Navigation qui ne seraient quand même pas repris dans la définition de la notion dans la convention.

La notion de « bien » (3°) est une notion générale qui a une signification spécifique dans les dispositions relatives à l'assistance. La définition est reprise dans la Convention sur l'assistance 1989 (art. 1(c)).

Les notions de « dommage à l'environnement » (4°) et de « paiement » (5°) sont utilisées avec un sens spécifique dans les dispositions relatives à l'assistance. Elles ont également été reprises de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 1(d) et (e) respectivement).

Article 7.5.2. Juridiction

Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente en matière d'assistance, qui s'applique dans la mesure où le juge compétent n'est pas désigné par la Convention sur la saisie conservatoire des navires 1952, le Règlement de Bruxelles I *bis* ou le CDIP. Un des objectifs du Code belge de la Navigation consiste à rendre le forum belge attrayant pour des litiges maritimes. Pour être efficaces, les mesures prises à cet effet doivent être renforcées par une large juridiction des tribunaux belges.

met een ruime rechtsmacht van de Belgische rechters.

Artikel 7.5.3. Internationale toepassing

Samen met artikel 7.5.4 verzekert paragraaf 1 dat het stelsel van het Bergingsverdrag 1989, via de nationale wetsbepalingen, mede geldt voor bergingen die niet onder het verdrag vallen. Zulks ligt in lijn met de traditionele werkwijze om rechtstreeks werkende eenvormige verdragsregels over te nemen in de interne wetgeving.

Paragraaf 2 maakt duidelijk dat een aantal nationale bepalingen eveneens van toepassing zijn wanneer de rechtstreeks werkende bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 behoren te worden toegepast.

Paragraaf 3 is een eengemaakte objectieve verwijzingsregel, ontleend aan artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989. Wanneer het schip geen vlag voert, kan op grond van een verdragsconforme interpretatie allicht worden teruggevallen op het recht van de thuishaven of de gewoonlijke ligplaats. Zo niet dient te worden teruggegrepen naar het gemeen IPR, voor zover dat de materie van de verdeling van het bergloon beheerst. Wat België betreft, bepaalt de huidige wetgeving niets over de verdeling, en wordt ook in het Belgische Scheepvaartwetboek geen verdelingsregel ingevoerd. De materie wordt overgelaten aan collectieve arbeidsovereenkomsten.

De paragrafen 4 en 5 zijn gestoeld op artikel 5 van het Bergingsverdrag 1989.

Artikel 7.5.4. Materiële toepassing

De in paragraaf 1 ontworpen bepaling verruimt, via nationale bepalingen, het toepassingsgebied van het regime vervat in het Bergingsverdrag 1989. De drie vermelde categorieën van schepen vallen immers buiten de rechtstreeks werkende verdragsregels (wat het punt onder 2° betreft, zie art. 3 van het verdrag; wat 3° betreft, zie art. 4.1 van het verdrag).

Article 7.5.3. Application internationale

Conjointement à l'article 7.5.4, le paragraphe 1er garantit que le système de la Convention sur l'assistance 1989, par l'intermédiaire des dispositions de loi nationales, s'applique aussi à l'assistance non couverte par la convention. Ceci est conforme à la méthode traditionnelle de transposition dans la législation interne de règles conventionnelles uniformes directement applicables.

Le paragraphe 2 indique clairement qu'un certain nombre de dispositions nationales s'appliquent aussi lorsque les dispositions directement applicables de la Convention sur l'assistance 1989 doivent être appliquées.

Le paragraphe 3 est une règle objective unifiée de conflit, empruntée à l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance 1989. Lorsque le navire ne porte pas de pavillon, il est possible, sur la base d'une interprétation conforme à la convention, de recourir au droit du port d'attache ou de l'emplacement habituel. À défaut, il convient de renvoyer au DIP commun, dans la mesure où il régit la répartition de la rémunération du chef d'assistance. En ce qui concerne la Belgique, la législation actuelle ne détermine pas la répartition et le Code belge de la Navigation n'introduit pas non plus de règle de répartition. La question est laissée aux conventions collectives de travail.

Les paragraphes 4 et 5 reposent sur l'article 5 de la Convention sur l'assistance 1989.

Article 7.5.4. Application matérielle

La disposition en projet du paragraphe 1er élargit, au moyen de dispositions nationales, le champ d'application de du régime contenu dans la Convention sur l'assistance 1989. Les trois catégories de navires mentionnées ne relèvent en effet pas des règles conventionnelles directement applicables (en ce qui concerne le point 2°, voir art. 3 de la convention ; en ce qui concerne le 3°, voir art. 4.1 de la convention).

Artikel 7.5.5. Uitlegging

De hier toegelichte titel bestaat voor een groot deel uit bepalingen die werden overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989. Conform het principe van de verdragsconforme interpretatie dienen deze bepalingen, luidens de hier toegelichte bepaling, in overeenstemming met het verdrag te worden uitgelegd.

Dit is des te meer van belang met het oog op de afstemming van de justitiële en arbitrale rechtspraak inzake de begroting van het bergloon op wat internationaal gangbaar is. Het toegekende bergloon moet m.n. rekening houden met het publiek belang van de beschikbaarheid van hoogkwalitatieve bergingsdiensten en de daartoe noodzakelijke investeringen in uitrusting en personeel.

Artikel 7.5.6. Andere regelgeving

Paragraaf 1 bevestigt de rechtstreekse werking van de meeste bepalingen van het Bergingsverdrag 1989. In het merendeel van de gevallen zal de rechter of scheidsrechter het verdrag toepassen, desgevallend in combinatie met de nationale bepalingen opgesomd in artikel 7.5.3, § 2.

Paragraaf 2 beoogt opheldering te brengen rond de verhouding tussen het specifieke zeerechtelijke regime van de berging en enkele andere, verwante regelingen.

In paragraaf 2, 1° wordt verduidelijkt dat deze titel geen afbreuk doet aan de titel betreffende wrakken, die verplichtingen in verband met de verwijdering van wrakken omschrijft, de overheid de bevoegdheid verleent om ambtshalve maatregelen te nemen op kosten en risico van de eigenaar en van de voor het scheepsongeval aansprakelijke persoon, en voorts een aantal bepalingen bevat die tot doel hebben om de effectieve kostenrecuperatie door de overheid te verzekeren.

In paragraaf 2, 2° wordt erop geattendeerd dat de bepalingen van deze titel betreffende de berging geen afbreuk doen aan de gelding van de wet van

Article 7.5.5. Interprétation

Le titre commenté ici est constitué en grande partie de dispositions qui ont été reprises de la Convention sur l'assistance 1989. Conformément au principe de l'interprétation conforme à la convention, ces dispositions doivent, en vertu de la disposition commentée ici, être interprétées conformément à la convention.

Ce point est d'autant plus important dans la perspective de la concordance de la jurisprudence judiciaire et arbitrale en matière d'estimation de la rémunération du chef d'assistance avec les pratiques courantes au niveau international. La rémunération du chef d'assistance qui est attribuée doit notamment tenir compte de l'intérêt public constitué par la disponibilité de services d'assistance de haute qualité et des investissements nécessaires à cet égard en équipement et en personnel.

Article 7.5.6. Autre réglementation

Le paragraphe 1er confirme l'application directe de la plupart des dispositions de la Convention sur l'assistance 1989. Dans la plupart des cas, le juge ou l'arbitre appliquera la convention, le cas échéant en combinaison avec les dispositions nationales énumérées à l'article 7.5.3, § 2.

Le paragraphe 2 vise à faire la clarté sur la relation entre le régime spécifique de droit maritime en matière d'assistance et d'autres régimes connexes.

Dans le paragraphe 2, 1°, il est précisé que le présent titre ne porte pas préjudice au titre relatif aux épaves, qui décrit les obligations en matière d'élimination des épaves, donne à l'autorité publique le pouvoir de prendre des mesures d'office, aux coûts et risques du propriétaire et de la personne responsable de la fortune de mer, et contient en outre un certain nombre de dispositions qui ont pour but d'assurer que l'autorité publique récupère effectivement ses coûts.

Le paragraphe 2, 2° attire l'attention sur le fait que les dispositions de ce titre en matière d'assistance ne portent pas préjudice à la validité de la loi du

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. Bedoelde wet bevat, in zijn artikelen 22 tot 24*ter*, een aantal bepalingen waarin aan de overheid met bevoegdheid op zee de bevoegdheid wordt verleend om aan de kapitein, de scheepseigenaar, de bergers of een exploitant van een economische activiteit instructies te geven, of om ambtshalve maatregelen te nemen met het oog op het voorkomen, beperken of ongedaan maken van verontreiniging of schade. De scheepseigenaar of de exploitant van de economische activiteit draagt de kosten van de maatregelen en van hem kan worden geëist een borgsom te storten of een garantie te stellen.

20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des les espaces marins sous juridiction de la Belgique. La loi en question contient, dans ses articles 22 à 24*ter*, certaines dispositions qui donnent à l'autorité publique ayant compétence en mer le pouvoir de donner des instructions au capitaine, au propriétaire du navire, aux assistants ou à l'exploitant d'une activité économique, ou de prendre des mesures d'office en vue de prévenir, de limiter ou de supprimer une pollution ou un dommage. Le propriétaire du navire ou l'exploitant de l'activité économique supporte les coûts des mesures, et il peut être exigé de lui qu'il verse une caution ou constitue une garantie.

De relevante bepalingen van de wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de bepalingen van dit wetboek in verband met wrakverwijdering zijn met het Bergingsverdrag 1989 verenigbaar.

Les dispositions pertinentes de la loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les dispositions de ce code sur l'enlèvement des épaves semblent compatibles avec la Convention sur l'assistance 1989.

Het Wrakkenruimingsverdrag 2007 maakt zelf voorbehoud omtrent de gelding van het bergingsrecht (zie art. 11.2).

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 formule elle-même une réserve concernant la validité du droit de l'assistance (voir art. 11.2).

In paragraaf 2, 3° wordt gespecificeerd dat deze titel geen wijziging brengt in de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers.

Le paragraphe 2, 3° précise que ce titre n'apporte pas de modification aux dispositions concernant la limitation de la responsabilité des assistants.

De bepaling belet niet dat bijvoorbeeld de gemeenrechtelijke regels betreffende de zaakwaarneming zouden worden toegepast op de redding van mensenlevens, omdat dat op zich geen berging is in de zin van artikel 7.5.1, 1°.

La disposition n'empêche pas par exemple que les règles de droit commun concernant la gestion d'affaires s'appliquent au sauvetage de vies humaines, étant donné qu'il ne s'agit pas d'assistance au sens de l'article 7.5.1, 1°.

Artikel 7.5.7. Afwijkende bedingen

Article 7.5.7. Clauses dérogatoires

Het sluit de contractvrijheid uit met betrekking tot de mogelijkheid tot vernietiging en wijziging van de overeenkomsten, zoals omschreven in artikel 7.5.10, en met betrekking tot de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.

Il exclut la liberté contractuelle s'agissant de la possibilité d'annulation et de modification des contrats, telle que décrite à l'article 7.5.10, et s'agissant de l'obligation de prévenir ou de limiter le dommage à l'environnement.

Artikel 7.5.8. Berging door of onder toezicht van de overheid

Article 7.5.8. Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques

Deze bepaling is een maximaal vereenvoudigde en verhelderde, maar toch verdragsconforme overname van de principes vervat in het artikel 5 van het Bergingsverdrag 1989.

Het principe is dat berging door de overheid onderworpen is aan het gewone bergingsrecht, maar dat er geen recht op bergloon is wanneer de overheid verplicht is om kosteloos hulp te verlenen of wanneer voor de betrokken berging een publiekrechtelijke vergoedingsregeling voorhanden is. Overeenkomstig de verdragsregeling kan de onder toezicht van de overheid optredende berger zich op de vergoedingsregelingen van het bergingsrecht beroepen. In voorkomend geval zal artikel 7.5.19 toepassing kunnen vinden.

Artikel 7.5.9. Sluiting van bergingsovereenkomsten

Deze bepaling neemt artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989 over, waarvan de formulering licht werd aangepast, en waaraan met het oog op de overzichtelijkheid ook een indeling in paragrafen werd toegevoegd.

De vertegenwoordigingsbevoegdheid met betrekking tot bergingscontracten die in de ontworpen bepaling wordt toegekend, vormt een *lex specialis* ten aanzien van de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheden van de gezagvoerders, zoals geregeld in de artikel 4.2.6 van het wetboek. Om de sluiting van bergingsovereenkomsten te faciliteren, wordt in het artikel een uitdrukkelijke kruisverwijzing opgenomen.

Artikel 7.5.10. Vernietiging en wijziging van bergingsovereenkomsten

Deze wetsbepaling is eveneens overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 7). Een equivalente bepaling was opgenomen in artikel 7, tweede lid van het Bergingsverdrag 1910, dat werd overgenomen in artikel 262 van de Zeewet.

De regel betreft twee gevallen waarin een overeenkomst betreffende berging geheel of gedeeltelijk kan worden vernietigd of gewijzigd.

Cette disposition a été simplifiée et clarifiée au maximum, mais constitue néanmoins une reprise, conforme à la convention, des principes de l'article 5 de la Convention sur l'assistance 1989,.

Le principe veut que l'assistance par les autorités publiques soit soumise au droit ordinaire de l'assistance, mais qu'il n'y ait pas droit à rémunération du chef d'assistance lorsque l'autorité publique est obligée de fournir une assistance à titre gratuit ou lorsqu'il existe pour l'assistance concernée un régime d'indemnisation de droit public. Conformément au régime de la convention, l'assistant agissant sous la surveillance de l'autorité publique peut s'appuyer sur les régimes d'indemnisation du droit de l'assistance. Le cas échéant, l'article 7.5.19 s'appliquera.

Article 7.5.9. Conclusion de contrats d'assistance

Cette disposition reprend l'article 6.2 de la Convention sur l'assistance 1989, dont la formulation a été légèrement adaptée, et pour laquelle, dans un souci de clarté, une répartition en paragraphes a été ajoutée.

Le pouvoir de représentation en matière de contrats d'assistance qui est octroyé dans la disposition en projet constitue une *lex specialis* vis-à-vis des pouvoirs généraux de représentation des commandants, tels que réglementés à l'article 4.2.6 du code. Pour faciliter la conclusion de contrats d'assistance, un renvoi explicite est repris dans l'article.

Article 7.5.10. Annulation et modification de contrats d'assistance

Cette disposition de loi a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 7). Une disposition équivalente figurait déjà à l'article 7, deuxième alinéa de la Convention de sauvetage 1910, qui avait été repris à l'article 262 de la Loi Maritime.

La règle concerne deux cas où un contrat en matière d'assistance peut être entièrement ou partiellement annulé ou modifié. Le deuxième cas ne concerne pas

Het tweede geval betreft geen wilsgebrek, maar de hypothese waarin de overeengekomen betaling in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten buitensporig hoog of laag blijkt te zijn. De rechter mag het verstrekte loon evalueren op zijn conformiteit met het verdragsregime. De beloning van berging moet echter hoog genoeg zijn om bergers aan te zetten in de toekomst hun diensten te verlenen. Hierboven werd reeds benadrukt dat de begrotingen moeten aansluiten bij de ter zake leidende Londense arbitragepraktijk.

un vice de consentement, mais l'hypothèse selon laquelle le paiement convenu se révèle exagérément élevé ou faible par rapport aux services réellement fournis. Le juge peut évaluer la rémunération octroyée en termes de conformité avec le régime conventionnel. La rémunération de l'assistance doit cependant être suffisamment élevée pour encourager les assistants à offrir leurs services à l'avenir. Il a déjà été souligné ci-dessus que les budgets doivent correspondre à la pratique londonienne de l'arbitrage, prépondérante en la matière.

Artikel 7.5.11. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder

Article 7.5.11. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant

Deze bepalingen betreffen de verplichtingen van de berger en van de belanghebbenden bij de in gevaar verkerende zaken bij de uitvoering van de berging. Zij zijn overgenomen uit artikel 8 van het Bergingsverdrag 1989.

Ces dispositions concernent les obligations de l'assistant et des parties intéressées s'agissant des biens se trouvant en danger lors de la fourniture de l'assistance. Celles-ci sont reprises de l'article 8 de la Convention sur l'assistance 1989.

Artikel 7.5.12. Verplichting tot hulpverlening

Article 7.5.12. Obligation de prêter assistance

Deze bepaling neemt artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989 in het Belgisch Scheepvaartwetboek over.

La disposition intègre l'article 10.3 de la Convention sur l'assistance 1989 dans le Code belge de la Navigation.

Artikel 7.5.13. Samenwerking

Article 7.5.13. Coopération

Deze bepaling berust op artikel 11 van het Bergingsverdrag 1989.

Cette disposition repose sur l'article 11 de la Convention sur l'assistance 1989.

Artikel 7.5.14. Voorwaarden voor de gerechtigdheid op bergloon

Article 7.5.14. Conditions ouvrant droit à une rémunération

Deze bepaling is overgenomen uit artikel 12 van het Bergingsverdrag 1989.

Cette disposition est reprise de l'article 12 de la Convention sur l'assistance 1989.

De paragrafen 1 en 2 bevestigen het aloude principe "no cure, no pay". Het principe geldt echter niet absoluut. Ook dit wordt in paragraaf 2 tot uitdrukking gebracht.

Les paragraphes 1 et 2 confirment l'antique principe « no cure, no pay ». Cependant, ce principe ne s'applique pas absolument. Le paragraphe 2 le formule d'ailleurs explicitement.

Paragraaf 3 verduidelijkt, in overeenstemming met artikel 12.3 van het Bergingsverdrag 1989, dat de artikelen 7.5.14 tot 7.5.21 ook van toepassing zijn wanneer het schip dat hulp heeft verleend en het schip dat hulp heeft ontvangen aan dezelfde eigenaar toebehoren. Deze bepaling was ook opgenomen in artikel 5 van het Bergingsverdrag 1910 en artikel 260 van de

Le paragraphe 3 précise clairement, conformément à l'article 12.3 de la Convention sur l'assistance 1989, que les articles 7.5.14 à 7.5.21 sont également d'application lorsque le navire qui a porté assistance et le navire qui a reçu assistance appartiennent au même propriétaire. Cette disposition avait déjà été reprise à l'article 5 de la Convention de sauvetage 1910 et à l'article 260 de la Loi Maritime. Elle est

Zeewet. Zij is vooral van belang voor het geval dat de onderscheiden schepen, ofschoon zij aan dezelfde eigenaar toebehoren, verschillende verzekeraars hebben. De regel is ook van belang voor de rechten van de kapitein en de bemanning van het hulpverlenende schip. Ten slotte geeft hij ook aan de scheepseigenaar de nodige aansporing om zijn schepen aan elkaar hulp te laten verlenen, aangezien het bergloon grotendeels zal worden betaald door zijn verzekeraar, maar door de scheepseigenaar zelf, als eigenaar van het helpende schip, zal worden ontvangen.

Artikel 7.5.15. Criteria voor de vaststelling van het bergloon

Deze bepalingen zijn in essentie overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 13).

Paragraaf 1 bepaalt de criteria aan de hand waarvan het bergloon dient te worden vastgesteld.

Paragraaf 2 bepaalt dat de betaling van het bergloon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarden daarvan.

Paragraaf 3 bepaalt ten slotte dat het basisbedrag van het bergloon de geredde waarde van het schip en de andere zaken niet mag overtreffen. E

Artikel 7.5.16. Bijzondere vergoeding

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 14).

Om redenen van consistentie wordt het begrip "scheepeigenaar" gebruikt in plaats van "eigenaar van het schip".

In paragraaf 7 is de aan het Bergingsverdrag 1989 toegevoegde *Common Understanding* overgenomen.

Artikel 7.5.17. Verdeling tussen bergers

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 15.1; art 15.2 is

surtout importante dans le cas où les différents navires, bien qu'ils appartiennent au même propriétaire, ont des assureurs différents. Cette règle est également essentielle pour les droits du capitaine et de l'équipage du navire ayant porté assistance. Enfin, elle encourage suffisamment le propriétaire du navire afin que ces navires se prêtent mutuellement assistance, étant donné que la rémunération du chef d'assistance sera en grande partie payée par son assureur, mais sera perçue par le propriétaire du navire lui-même, en tant que propriétaire du navire ayant porté assistance.

Article 7.5.15. Critères d'évaluation de la rémunération

Ces dispositions ont pour l'essentiel été reprises de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 13).

Le paragraphe 1er détermine les critères à l'aide desquels la rémunération du chef d'assistance doit être fixée.

Le paragraphe 2 précise que le paiement de la rémunération du chef d'assistance est effectué par toutes les parties intéressées du navire et des autres biens, proportionnellement aux valeurs sauvées. C

Le paragraphe 3 précise enfin que le montant de base de la rémunération du chef d'assistance ne peut excéder la valeur sauvée du navire et des autres biens. I

Article 7.5.16. Indemnité spéciale

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 14).

Pour des raisons de cohérence, la notion de « scheepeigenaar » est utilisée à la place de « eigenaar van het schip ».

Le *Interprétation commune* joint à la Convention sur l'assistance 1989 a été repris au paragraphe 7.

Article 7.5.17. Répartition entre assistants

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 15.1; l'art. 15.2 a été repris de

overgenomen in het reeds toegelichte art. 7.5.3, § 3 van het wetboek).

Artikel 7.5.18. Redding van personen

Deze wetsbepaling regelt de verschuldigdheid van en de gerechtigdheid op bergloon m.b.t. de redding van personen. Ook zij is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 16). In essentie stemt zij overeen met de regel van artikel 264 van de Zeewet en met de Belgische rechtstraditie op dit vlak.

De hier toegelichte regelen doen geen afbreuk aan de mogelijkheid om bijv. een kostenvergoeding te vorderen op grond van het gemeen recht inzake zaakwaarneming. Ook de verschuldigdheid van bijv. een specifiek ingestelde publiekrechtelijke retributie of administratieve geldboete is niet uit te sluiten.

Artikel 7.5.19. Diensten verleend krachtens bestaande overeenkomsten

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 17).

Zij is een logische uitbreiding van het principe dat reeds in artikel 4 van het Bergingsverdrag 1910 en in artikel 259 van de Zeewet was opgenomen met betrekking tot sleepdiensten.

Zij heeft, naast de sleepdiensten, bijvoorbeeld ook betrekking op de bemanning die haar eigen schip van gevaren vrijwaart.

Artikel 7.5.20. Gevolgen van fouten van de berger

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 18).

Artikel 7.5.21. Verbod tot berging

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 19).

De betrokken regel kwam reeds voor in artikel 3 van het Bergingsverdrag 1910 en in artikel 258 van de Zeewet. Het is belangrijk om te onderlijnen

l'art. 7.5.3, § 3 du code, qui a déjà été commenté plus haut).

Article 7.5.18. Sauvetage des personnes

Cette disposition de loi réglemente l'exigibilité de la rémunération du chef d'assistance et le droit à cette rémunération dans le cas de sauvetage de personnes. Elle a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 16). Pour l'essentiel, elle correspond à la règle de l'article 264 de la Loi Maritime et à la tradition juridique belge en la matière.

Les règles commentées ici ne portent pas préjudice à la possibilité de réclamer, par exemple, une indemnisation des coûts en vertu du droit commun en matière de gestion d'affaires. L'exigibilité, par exemple d'une redevance spécifique introduite par le droit public ou d'une amende administrative n'est pas à exclure.

Article 7.5.19. Services rendus en vertu de contrats existants

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 17).

Elle représente un élargissement logique du principe qui avait déjà été repris à l'article 4 de la Convention de sauvetage 1910 et à l'article 259 de la Loi Maritime à propos des services de remorquage.

Elle concerne par exemple, outre les services de remorquage, également l'équipage qui sauve d'un danger son propre navire.

Article 7.5.20. Conséquences de la faute de l'assistant

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 18).

Article 7.5.21. Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 19).

La règle concernée figurait déjà à l'article 3 de la Convention de sauvetage 1910 et à l'article 258 de la Loi Maritime. Il est important de souligner que le

dat het recht op betaling slechts dan wegvalt wanneer twee voorwaarden vervuld zijn: het verbod tot berging dient zowel uitdrukkelijk als redelijk te zijn.

droit au paiement ne cesse d'exister que lorsque deux conditions sont remplies : l'interdiction d'assistance doit être aussi bien expresse que raisonnable.

Artikel 7.5.22. Uitoefening van het scheepsvoorrecht

Article 7.5.22. Exercice du privilège maritime

De berger beschikt, wat betreft de tijdens de laatste reis ontstane vordering tot betaling van bergloon, over een scheepsvoorrecht. Dit wordt toegekend in de titel van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende scheepszekerheidsrechten. Artikel 20.1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat aan dit scheepsvoorrecht geen afbreuk wordt gedaan. Voor de duidelijkheid wordt deze verdragsbepaling in de ontworpen paragraaf 1 overgenomen.

L'assistant dispose, en ce qui concerne l'action en paiement de la rémunération du chef d'assistance née durant le dernier voyage, d'un privilège maritime. Il lui est octroyé dans le titre du Code belge de la Navigation consacré aux sûretés sur navire. L'article 20.1 de la Convention sur l'assistance 1989 précise qu'il n'est pas porté préjudice à ce privilège maritime. Par souci de clarté, cette disposition de la convention est reprise dans le paragraphe 1er en projet.

Paragraaf 2 is de overname van artikel 20.2 van het Bergingsverdrag 1989.

Le paragraphe 2 est la reprise de l'article 20.2 de la Convention sur l'assistance 1989.

Artikel 7.5.23. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid

Article 7.5.23. Obligation de fournir une garantie

Deze bepaling is eveneens overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 21).

Cette disposition a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 21). P

Artikel 7.5.24. Voorschot

Artikel 7.5.24. Paiement provisoire

Ook deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 22).

Cette disposition a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 22).

Artikel 7.5.25. Interesten

Article 7.5.25. Intérêts

Artikel 24 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat het recht van de berger op interest over een krachtens het Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig is. Het recht van de berger op interest wordt dus overgelaten aan het nationaal recht. Deze IPR-regel behoeft in het hierboven toegelichte artikel 7.5.3 niet te worden overgenomen.

L'article 24 de la Convention sur l'assistance 1989 précise que le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la convention est déterminé par la législation de l'État où siège le tribunal saisi du litige. Le droit de l'assistant à des intérêts est donc laissé au droit national. Cette règle DIP ne doit pas être reprise à l'article 7.5.3 commenté plus haut.

De hier toegelichte bepaling verschaft een duidelijke wettelijke grondslag om naar Belgisch recht op het bergloon en de bijzondere vergoeding interesten toe te kennen.

La disposition présentée ici fournit une base légale claire pour octroyer en droit belge le droit à des intérêts sur la rémunération du chef d'assistance et l'indemnité spéciale. Il s'agit actuellement d'une

pratique judiciaire courante. en droit anglais, allemand et néerlandais.

Art. 7.5.26. Ladingen die toebehoren aan een Staat

Deze bepaling neemt volledigheidshalve artikel 25 van het Bergingsverdrag 1989 over.

Artikel 7.5.27. Humanitaire ladingen

Deze bepalingen zijn evenzo overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 26).

Artikel 7.5.28. Verjaring

Ook deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 23).

Paragraaf 1 legt de verjaringstermijn van vorderingen op grond van deze titel op twee jaar. Dit sluit aan bij de betrachting om de verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek tot een tweejarige termijn te uniformiseren.

Paragraaf 2 creëert een bijzondere wijze van verlenging van de verjaringstermijn. Deze kan meer bepaald worden verlengd door middel van een verklaring gericht aan de eisende partij door de partij tegen wie een vordering is ingesteld. Uiteraard wordt met de bewoordingen "een vordering is ingesteld" niet bedoeld dat de vordering reeds in rechte aanhangig is gemaakt. Een schrijven waaruit blijkt dat de berger aanspraak maakt op de betaling kan volstaan. Teneinde een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure te vermijden, kan de veronderstelde schuldenaar de verjaringstermijn op uitnodiging van de berger door middel van een verklaring verlengen.

Artikel 23.3 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de berger, moet worden ingesteld binnen de termijn "die is vastgesteld door de wet van de Staat waar het geding aanhangig is gemaakt". Voor deze verhaalsvordering kan de nationale wet derhalve een afzonderlijke verjaringstermijn vaststellen. Aldus kan worden vermeden dat de persoon die

Art. 7.5.26. Cargaisons appartenant à un État

Cette disposition reprend, par souci d'exhaustivité, l'article 25 de la Convention sur l'assistance 1989.

Article 7.5.27. Cargaisons humanitaires

Ces dispositions ont également été reprises de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 26).

Article 7.5.28. Prescription

Cette disposition a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (art. 23).

Le paragraphe 1er fixe le délai de prescription sur les actions intentées sur la base du présent titre à deux ans. Il répond à la tentative d'harmoniser, dans le Code belge de la Navigation, les délais de prescription sur la base d'un délai de deux ans.

Le paragraphe 2 crée une modalité spéciale de prolongation du délai de prescription. Celui-ci peut plus particulièrement être prolongé au moyen d'une déclaration adressée à la partie requérante par la partie contre laquelle l'action a été introduite. Bien entendu, la formulation « une action a été formée » ne signifie pas qu'un tribunal est déjà saisi du litige. Un écrit dont il appert que l'assistant réclame le paiement peut suffire. Afin d'éviter une procédure judiciaire ou arbitrale, le débiteur présumé peut prolonger le délai de prescription, sur invitation de l'assistant, au moyen d'une déclaration.

L'article 23.3 de la Convention sur l'assistance 1989 précise qu'une action récursoire, intentée après l'expiration du délai de prescription de deux ans applicable à la demande de l'assistant, doit être introduite dans le délai « fixé par la législation de l'État où la procédure est engagée ». Pour cette action récursoire, la loi nationale peut par conséquent fixer un délai de prescription distinct. Il est donc possible d'éviter que la personne qui est sommée par l'assistant de payer la rémunération du chef

door de berger tot betaling van het bergloon of de bijzondere vergoeding wordt aangesproken, zelf geen verhaalsvordering meer kan instellen doordat deze reeds zou zijn verjaard.

In overeenstemming met een en ander bepaalt paragraaf 3 dat een vordering tot verhaal door een voor het bergloon aansprakelijke persoon nog kan worden ingesteld na de verjaringstermijn van twee jaar, m.n. binnen drie maanden nadat hij de vordering heeft geregeld of tegen hem een procedure aanhangig is gemaakt.

Titel 6 – Wrakverwijdering

De ruiming van wrakken wordt momenteel geregeld in hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart.

Sinds de Zesde Staatshervorming behoren niet alleen de "waterwegen en hun aanhorigheden", "het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis" en de "havens en hun aanhorigheden", maar ook "de regels van politie over het verkeer op waterwegen" tot de gewestbevoegdheden. Daaruit volgt dat de verwijdering van wrakken in de binnenwateren niet langer tot de federale bevoegdheden behoort.

Op 18 mei 2007 is te Nairobi het IMO-WRC-Verdrag ondertekend. Met dit verdrag werd ingestemd bij de wet van 8 januari 2017. Dit verdrag is uit zichzelf van toepassing in de exclusieve economische zone van de Verdragspartijen, maar kan op basis van een nationale beslissing ook op de territoriale zee worden toegepast (art. 3.2 van het verdrag). Dergelijke "opt-in" heeft als voordeel dat een eenvormig regime geldt, en dat de wrakkenverwijdering wordt bevorderd door bepalingen inzake de verplichte verzekering en de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar. Toch heeft België er vooralsnog niet voor geopteerd dit te doen en in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt evenmin in dergelijke uitbreiding voorzien. Krachtens het VN-Zeerechtverdrag oefent de kuststaat over de territoriale zee soevereiniteit uit en beschikt hij voor een nationale regeling voor het verwijderen van wrakken, zoals in de bestaande Wrakkenwet,

d'assistance ou l'indemnité spéciale ne puisse elle-même plus engager d'action récursoire parce que celle-ci aurait déjà été prescrite.

Conformément à cela, le paragraphe 3 précise qu'une action récursoire de la part d'une personne rendue responsable du paiement de la rémunération du chef d'assistance peut encore être introduite après le délai de prescription de deux ans, à savoir dans les trois mois après qu'elle a réglé la créance ou qu'une procédure a été engagée contre elle.

Titre 6 – Enlèvement des épaves

Le dégagement des épaves est actuellement réglementé au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime.

Depuis la Sixième réforme de l'État, non seulement les « les voies hydrauliques et leurs dépendances », « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques » et les « ports et leurs dépendances », mais aussi « les règles de police de la navigation sur les voies navigables » relèvent des compétences régionales. Il s'ensuit que l'enlèvement des épaves dans les eaux intérieures ne relève plus des compétences fédérales.

Le 18 mai 2007, la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (Convention WRC de l'OMI) a été signée. Par la loi du 8 janvier 2017, il a été porté assentiment à cette convention. Cette convention est en soi d'application dans la zone économique exclusive des parties à la Convention, mais peut aussi s'appliquer à la mer territoriale sur la base d'une décision nationale (art. 3.2 de la convention). Un tel « opt-in » présente l'avantage qu'un régime uniforme est de vigueur, et que l'enlèvement des épaves est favorisé par des dispositions sur l'assurance obligatoire et l'action directe contre l'assureur. Pourtant, pour le moment, la Belgique n'a pas choisi cette solution et le Code belge de la Navigation ne prévoit pas non plus une telle extension. La Convention des NU sur le droit de la mer offre une base juridique générale de droit international en vertu de laquelle l'État côtier exerce la souveraineté sur la mer territoriale et dispose d'une réglementation nationale pour l'enlèvement des épaves, comme dans la loi sur les épaves existante.

sowieso over een internationaalrechtelijke rechtsgrond. Vooralsnog wordt voornoemde nationale regeling voor de territoriale zee niet door het WRC-Verdrag vervangen, hoofdzakelijk omdat de bestaande Wrakkenwet de bevoegdheden van de overheid beter uitwerkt, omdat enkele bepalingen van het WRC-Verdrag over deze bevoegdheden buiten toepassing blijven ingeval het verdrag in de territoriale zee wordt toegepast, en omdat het verdrag een beperkter toepassingsgebied dan de nationale wetgeving heeft, doordat het alleen scheepswrakken betreft, en geen wrakken van vliegtuigen of niet-drijvende installaties, en het vereiste van een "gevaar" hanteert).

Pour le moment, la réglementation nationale susnommée concernant la mer territoriale n'est pas remplacée par la Convention WRC, principalement parce que la loi sur les épaves existante définit plus efficacement les compétences de l'autorité publique, parce que certaines dispositions de la Convention WRC sur ces compétences restent inapplicables si la convention est appliquée dans la mer territoriale, et parce que la convention a un champ d'application plus limité que la législation nationale, car elle ne concerne que les épaves de navires, et omet les épaves d'avions et les installations non flottantes, et exige la présence d'un « danger ».

Ingevolge bovenvermelde uitgangspunten omvat de ontworpen nieuwe regeling dan ook twee luiken: een over de verwijdering van wrakken en andere zaken in de territoriale zee, en een over de verwijdering van wrakken en andere zaken in de exclusieve economische zone.

En conséquence des principes de base susmentionnés, les nouvelles règles en projet ici comprennent deux volets : un sur l'enlèvement des épaves et autres biens dans la mer territoriale, et un sur l'enlèvement des épaves et autres biens dans la zone économique exclusive.

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

Chapitre 1 – Mer territoriale

In de bepalingen die corresponderen met de Wrakkenwet kan de "overheid" niet langer worden gedefinieerd als "de openbare overheid of haar gemachtigde zoals vermeld in het politie- of scheepvaartreglement voor de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee" (art. 12, 3° W. 11 april 1989). Niet alleen strekken de bepalingen zich, zoals uiteengezet, niet langer uit tot de waterwegen en havens, maar voorts werd het toepassingsgebied van de bepalingen van de Wrakkenwet uitgebreid tot de exclusieve economische zone door 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; in de exclusieve economische zone geldt geen in het interne recht voorkomend politie- of scheepvaartreglement. Sowieso kan worden volstaan met de algemene definitie van de "bevoegde overheid" in artikel 1.1.2, 2° van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Dans les dispositions qui correspondent à la loi sur les épaves, l'« autorité » ne peut plus être définie comme « l'autorité publique ou son délégué désigné dans le règlement de police ou de navigation de la voie navigable, du port ou de la mer territoriale » (art. 12, 3° L. 11 avril 1989). Non seulement les dispositions ne s'étendent plus, comme exposé, aux voies navigables et ports, mais le champ d'application des dispositions de la Loi sur les épaves a également été étendu à la zone économique exclusive par 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 ; dans la zone économique exclusive, aucun règlement préventif de police ou de navigation dans le droit interne n'est d'application. En tout état de cause, la définition générale d'« autorité compétente » à l'article 1.1.2, 2° du Code belge de la Navigation peut suffire.

De verwijderingsplicht (inzonderheid deze omschreven in art. 7.6.3, § 2) geldt mede voor

L'obligation d'enlèvement (notamment celle décrite à l'art. 7.6.3, § 2) s'applique aussi aux épaves d'avions et de satellites qui s'écrasent en mer.

vliegtuig- en satellietwrakken die in het water terechtkomen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 14, eerste lid van de wet van 11 april 1989 (art. 7.6.4, § 1, laatste lid van het ontwerp) werd voor de goede orde verduidelijkt dat de mogelijkheid van de overheid om ambtshalve maatregelen te nemen geen afbreuk doet aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar. Het spreekt voor zich dat de verwijderingsverplichting van de eigenaren door het ambtshalve optreden van de overheid niet vervalt.

Dans la disposition correspondant à l'article 14, premier alinéa, de la loi du 11 avril 1989 (art. 7.6.4, § 1er, dernier alinéa du projet), il a été précisé à toutes fins utiles que la possibilité de l'autorité de prendre des mesures d'office ne porte pas atteinte à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire. Il va de soi que l'obligation d'enlèvement des propriétaires par l'intervention d'office de l'autorité ne cesse pas.

In de bepaling die correspondeert met artikel 14, derde lid van de wet van 11 april 1989 (art. 7.6.4, § 2) werd, voor de bepaling van de wijze van bekendmaking van het besluit van de overheid om ambtshalve maatregelen te nemen, de verwijzing naar het toepasselijke politiereglement weggelaten. . In het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt bepaald dat het besluit "op een passende wijze" wordt bekendgemaakt. Dit geeft de bevoegde overheid de mogelijkheid om de wijze van bekendmaking te kiezen in functie van de concrete omstandigheden. Dit sluit naadloos aan bij het daarop volgende lid, dat bepaalt dat deze bekendmaking achterwege kan worden gelaten "in spoedgevallen waarover de overheid oordeelt".

Dans la disposition correspondant à l'article 14, troisième alinéa, de la loi du 11 avril 1989 (art. 7.6.4, § 2,), pour la disposition du mode de publication de l'arrêté de l'autorité à prendre des mesures d'office, le renvoi au règlement de police applicable a été omis. Cela confère à l'autorité compétente la possibilité de choisir le mode de publication en fonction des circonstances concrètes. Voilà qui correspond parfaitement à l'alinéa suivant, qui stipule que cette publication peut être omise « dans les cas d'urgence jugés comme tels par l'autorité ».

Artikel 16 van de wet van 11 april 1989 werd overgenomen in licht aangepaste vorm (art. 7.6.6).

L'article 16 de la loi du 11 avril 1989 a été repris sous une forme légèrement adaptée (art. 7.6.6).

Ook artikel 17 van de wet van 11 april 1989 werd eveneens in licht aangepaste vorm behouden (art. 7.6.7). Het creëert de mogelijkheid voor de overheid om het wrak, de gezonken tuigen of de voorwerpen in beslag te nemen en desgevallend te verkopen om er de gemaakte kosten mee te dekken. De formulering van de bekendmakingsvereisten is aangescherpt en afgestemd op deze van andere bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen.

L'article 17 de la loi du 11 avril 1989 a également été conservé sous une forme légèrement adaptée (art. 7.6.7). Cela crée la possibilité pour l'autorité de saisir l'épave, les engins ou les objets immergés et, le cas échéant, de les vendre en vue de couvrir les frais générés. La formulation des exigences de publication a été renforcée et alignée sur celle des autres dispositions du Code belge de la Navigation sur l'obligation de publication.

De bepalingen van artikel 17, § 5 van de wet van 11 april 1989 werden verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

Les dispositions de l'article 17, § 5 de la loi du 11 avril 1989 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Artikel 18 van de wet van 11 april 1989, dat een aansprakelijkheidsbeperking ten voordele van de scheepseigenaar bevat, werd niet overgenomen. Artikel 10 van het WRC-Verdrag, dat weliswaar niet uit zichzelf van toepassing is op de territoriale zee, bepaalt dat het Verdrag geen afbreuk doet aan het recht op aansprakelijkheidsbeperking van de geregistreerde scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken, inzonderheid op grond van het LLMC-Verdrag. Het LLMC-Verdrag laat toe dat Staten vorderingen in verband met wrakkenruiming (in brede zin) aan de toepassing van de algemene regels inzake aansprakelijkheidsbeperking onttrekken door het maken van een voorbehoud. België heeft dat gedaan maar tegelijk een afzonderlijk beperkingsregime ingevoerd in Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Dat regime laat de scheepseigenaar toe een afzonderlijk fonds te vormen, waarvoor andere limitatiebedragen gelden dan in het algemene stelsel van het LLMC-Verdrag.

L'article 18 de la loi du 11 avril 1989, qui comprend une limitation de responsabilité à l'avantage du propriétaire de navire, n'a pas été repris. L'article 10 de la Convention WRC, qui il est vrai ne s'applique pas en soi à la mer territoriale, stipule que la Convention ne porte pas atteinte au droit de limitation de responsabilité du propriétaire de navire enregistré, notamment sur la base de la Convention LLMC. La Convention LLMC permet que les États retiennent des créances en lien avec le dégagement des épaves (au sens large) à l'application des règles générales en matière de limitation de responsabilité par l'émission d'une réserve. La Belgique a procédé de la sorte, mais a en même temps introduit un régime de limitation distinct au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime. Ce régime permet au propriétaire de navire de constituer un fonds séparé, auquel s'appliquent des montants de limitation différents de ceux du régime général de la Convention LLMC.

Het Belgische beperkingsregime met betrekking tot wrakkenruiming is niet langer adequaat.

Le régime de limitation belge relatif au dégagement des épaves n'est plus approprié.

Ten eerste liggen de erin opgenomen specifieke beperkingsbedragen voor wrakkenruiming lager dan de inmiddels herhaaldelijk verhoogde bedragen van het algemene aansprakelijkheidsregime. Dit benadeelt de betrokken overheden financieel en is trouwens geen aanmoediging om proactief om te gaan met risicoschepen. Daarenboven is vastgesteld dat sommige bergingen bijzonder hoge onkosten met zich kunnen brengen.

Tout d'abord, des montants de limitation spécifiques qui y sont repris pour le dégagement des épaves sont plus faibles que les montants entre-temps majorés de manière répétée du régime général de responsabilité. Cela lèse les autorités concernées sur le plan financier et n'est d'ailleurs pas un encouragement à traiter les navires à risque de façon proactive. En outre, il a été établi que certains enlèvements peuvent entraîner des coûts particulièrement élevés.

Anders dan de Belgische wetgever in 1989 overwoog, heeft de (eventuele) beperkingsregeling met betrekking tot wrakkenruiming geen impact meer op de concurrentiepositie van de havens. In de huidige goede verzekeringspraktijk zijn de kosten van wrakkenruiming immers begrepen in de standaard P&I-dekking waarover alle bona fide reders beschikken. Deze dekking is hoog genoeg om de werkelijke kosten van de verwijdering van een

Contrairement à ce que le législateur belge a envisagé en 1989, le régime de limitation (éventuel) concernant le dégagement des épaves n'a plus d'impact sur la position concurrentielle des ports. Dans la bonne pratique d'assurance actuelle, les coûts de dégagement des épaves sont en effet compris dans la couverture P&I standard dont tous les armateurs bona fide disposent. Cette couverture est suffisamment élevée pour couvrir les coûts réels de l'enlèvement d'une épave et dépasse largement les limites de la Convention LLMC.

wrak te dekken en overschrijdt ruim de limieten van het LLMC-Verdrag.

Verder gaf het bestaan van een beperking van de aansprakelijkheid aanleiding tot onduidelijkheid over de primaire plicht van de eigenaar om het wrak te ruimen. Het is alleszins onbillijk om een eigenaar die zijn wrak niet verwijdert, hoewel dat vereist is, het recht te geven om zijn aansprakelijkheid voor de kosten te beperken indien de overheid ambtshalve het wrak verwijdert, terwijl een eigenaar die zelf het wrak verwijdert voor de gehele kost instaat. Feitelijk vraagt de overheid, desgevallend middels een kortgedingprocedure en een dwangsom, dat de eigenaar zijn primaire verwijderingsplicht nakomt, in welk verband geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. Deze ongelimiteerde aansprakelijkheid verhindert niet dat de scheepseigenaar de kosten van de wrakverwijdering terugvordert van diegene die het ongeval heeft veroorzaakt.

Om de hierboven vermelde redenen is het dus niet meer gerechtvaardigd de beperking te behouden.

Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone

In dit hoofdstuk wordt uitvoering gegeven aan het WRC-Verdrag, waarvan de materiële bepalingen kunnen worden geacht rechtstreekse werking te bezitten (zie het ontworpen art. 7.6.8). De ontworpen wetsbepalingen zijn dan ook beperkt tot strikt het noodzakelijke.

Een algemene interne bevoegdheidstoewijzing is wenselijk (art. 7.6.12, § 1), net als een specificatie dat de bevoegde overheid nadere verplichtingen kan opleggen, met inbegrip van termijnen (art. 7.6.12, § 2). De bepaling in verband met beslag- en dwangmaatregelen strookt met wat is bepaald in hoofdstuk 1 (art. 7.6.3, § 3, derde lid en art. 7.6.4, § 1, laatste lid). De meldingsplicht voor kapiteins en exploitanten van Belgische schepen moet overeenkomstig het WRC-Verdrag (art. 5.1) worden opgelegd bij nationale wet. Voor de rechtstreekse vordering is een nationale wettelijke basis aangewezen (art. 7.6.15).

De bepalingen van hoofdstuk 1 betreffende wrakkenruiming in de territoriale zee worden

De plus, l'existence d'une limitation de la responsabilité a donné lieu à de l'incertitude concernant l'obligation primaire du propriétaire de dégager l'épave. Il est en tout cas injuste de donner le droit à un propriétaire qui n'enlève pas son épave, alors que ceci est exigé, de limiter sa responsabilité pour les frais si l'autorité enlève d'office l'épave, alors qu'un propriétaire qui enlève lui-même l'épave assume le coût total. En réalité, les autorités demandent, le cas échéant au moyen d'une procédure de référé et d'une astreinte, que le propriétaire respecte son obligation d'enlèvement primaire, pour laquelle il n'existe aucun droit de limitation de responsabilité. Cette responsabilité illimitée n'empêche pas que le propriétaire de navire récupère les coûts de l'enlèvement de l'épave auprès de celui qui a provoqué l'accident.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, il n'est donc plus justifié de conserver la limitation.

Chapitre 2 – Zone économique exclusive

Ce chapitre donne exécution à la Convention WRC, dont les dispositions matérielles peuvent être considérées comme étant directement applicables (voir l'art. 7.6.8). Les dispositions de loi en projet sont dès lors limitées au strict nécessaire.

Une attribution d'une compétence interne générale est souhaitable (art. 7.6.12, § 1er), tout comme il doit être spécifié que les autorités compétentes peuvent imposer des obligations supplémentaires, y compris des délais (art. 7.6.12, § 2). La disposition concernant les mesures de saisie et de coercition est conforme à ce qui est prévu au chapitre 1 (art. 7.6.3, § 3, troisième alinéa et art. 7.6.4, § 1er, dernier alinéa). L'obligation d'information pour les capitaines et les exploitants des navires belges doit, conformément à la Convention WRC (art. 5.1), être imposée par le droit national. Pour l'action directe, une base légale nationale est indiquée (art. 7.6.15

Les dispositions du chapitre 1er relatif au dégagement des épaves dans la mer territoriale sont toutefois

echter mede van toepassing gemaakt op in de exclusieve economische zone gezonken tuigen en voorwerpen die niet afkomstig zijn van een schip en die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het mariene milieu (art. 7.6.22). Een gezonken tuig of voorwerp kan door zijn locatie een gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart en een risico op verontreiniging met zich brengen. Het VN-Zeerechtverdrag biedt een algemene internationaalrechtelijke rechtsgrond voor het optreden van de kuststaat in zijn exclusieve economische zone met het oog op het voorkomen van verontreiniging van het marien milieu.

également applicables aux engins et objets immergés dans la zone économique exclusive qui ne proviennent pas d'un navire et qui représentent un danger direct ou indirect pour le milieu marin (art. 7.6.22). Un engin ou objet immergé peut, par sa localisation, entraîner un danger pour la sécurité du navire et un risque de pollution. La Convention des NU sur le droit maritime offre une base juridique générale de droit international pour l'intervention de l'État côtier dans sa zone économique exclusive pour prévenir la pollution du milieu marin.

Deze bepalingen zijn uiteraard alleen van toepassing op wrakken zoals omschreven in het WRC-verdrag en hebben dus bijvoorbeeld geen betrekking op mijnen.

Ces dispositions sont bien entendu uniquement applicables sur des épaves, tel que décrit dans la Convention WRC, et n'ont par exemple pas trait aux mines.

Titel 7 – Onderzoeken

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals gewijzigd door de wet van 11 augustus 2017.

Titre 7 – Enquêtes

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, telle que modifiée le 11 août 2017.

De bepalingen van artikel 34 van de wet van 2 juni 2012 werden verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

Les dispositions de l'article 34 de la loi du 2 juin 2012 ont été traitées dans le livre 8 relatif à l'application.

La loi du 11 août 2017 a instauré un nouveau financement pour l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) N.

De wet van 11 augustus 2017 heeft een nieuwe financieringsregeling ingevoerd voor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO) ingevoerd.

La contribution à l'OFEAN est un impôt et non une rétribution. En effet, chaque contribution ne donne pas systématiquement lieu une contrepartie par l'OFEAN. Toutefois, c'est le pool d'exploitants de navires belges et le pool d'exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port maritime belge, qui supportent conjointement la charge. Il est économiquement injustifié d'imputer les frais d'une enquête à un seul exploitant. En outre, le principe de désigner un seul payeur est contraire au principe de base de ne pas effectuer d'enquête pour désigner les responsables. L'enquête de sécurité vise uniquement à diminuer à l'avenir le risque

De bijdrage aan de FOSO is een belasting, geen retributie. Immers is er niet voor elke bijdrage een tegenprestatie door de FOSO. Het is echter de pool van exploitanten van Belgische schepen en de pool van exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische zeehaven aandoen, die gezamenlijk de last dragen. Het is economisch niet verantwoord om de kosten van een onderzoek op te leggen aan één enkele exploitant. Bovendien gaat het principe om één betaler aan te duiden in tegen het basisprincipe om geen schuldonderzoek te voeren. Het veiligheidsonderzoek heeft enkel tot doel om de kans op toekomstige scheepvaartongevallen te verminderen. Artikel 6 van de wet van 2 juni 2012

d'accidents de navigation. En effet, l'article 6 de la loi du 2 juin 2012 stipule que l'enquête n'a pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes. Conformément à l'article 29 de la loi du 2 juin 2012, les rapports et les recommandations de sécurité de l'OFEAN ne peuvent pas non plus être utilisés dans le cadre de procédures pénales, disciplinaires ou de droit civil.

bepaalt immers dat het onderzoek niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag dient. Overeenkomstig artikel 29 van de wet van 2 juni 2012 mogen de rapporten en de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO ook niet gebruikt worden in strafrechtelijk, tuchtrechtelijk of civielrechtelijke procedures.

Vu l'arrêt 158/2013 du 21 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle, les exploitants de navires autorisés à battre le pavillon belge et les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge sont désignés comme redevables. Ce ne sont plus les six ports précités qui sont les redevables comme indiqué à l'article 15 annulé de la loi du 2 juin 2012.

Gelet op het arrest 158/2013 van 21 november 2013 van het Grondwettelijk Hof worden de exploitanten van schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen als belastingplichtige aangeduid. Het zijn niet meer de zes voornoemde havens die de belastingplichtige zijn zoals onder het vernietigde artikel 15 van de wet van 2 juni 2012.

Hormis une indexation, la contribution de base à charge des exploitants sous pavillon belge reste inchangée par rapport à l'ancien régime. Un montant de 0,0128 euro est dû par jauge brute. La contribution minimale de l'exploitant d'un navire autorisé à battre le pavillon belge s'élève à 25 euros par navire qu'il exploite. La contribution maximale s'élève à 1 500 euros par navire exploité sous pavillon belge.

De basisbijdrage voor de exploitanten onder Belgische vlag wordt niet gewijzigd ten opzichte van de oude regeling, met uitzondering van een indexering. Per brutotonnenmaat is een bedrag van 0,013 euro verschuldigd. De minimale bijdrage van een exploitant van een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren bedraagt per schip dat hij exploiteert 25 euro. De maximale bijdrage is 1.500 euro per geëxploiteerd schip onder Belgische vlag.

Les exploitants sous pavillon étranger sont redevables d'une contribution pour chaque escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge. Il est fixé un nombre maximum d'escales pour lesquelles une contribution est due (voir plus loin dans la discussion des articles).

De exploitanten onder vreemde vlag zijn een bijdrage verschuldigd per aanloop in de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge. Er wordt een maximum bepaald van aanlopen die bijdrageplichtig zijn (zie verder in de artikelsgewijze bespreking).

La contribution de base par escale à charge de l'exploitant d'un navire étranger dépend de 2 facteurs, à savoir :

De basisbijdrage die een exploitant van een vreemd schip per aanloop moet betalen is afhankelijk van 2 factoren, namelijk:

1° la composition de la flotte belge. Les contributions de la flotte belge sont déduites de la contribution fixe totale de 250 000 euros. C'est logique étant donné que la composition et la taille de la flotte belge influencent le risque d'accident de navigation avec un navire belge;

1° de samenstelling van de Belgische vloot. De bijdragen van de Belgische vloot worden afgetrokken van de totale vaste bijdrage van 250.000 euro. Dit is logisch aangezien de samenstelling en grootte van de Belgische vloot een invloed heeft op

de kans om een scheepvaartongeval met een Belgisch schip te hebben;

2° le nombre total d'escales dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge. Toutes les escales donnant lieu au paiement d'une contribution par l'exploitant d'un navire sous pavillon étranger sont additionnées, et plafonnées par navire (voir plus loin dans la discussion des articles). Le montant obtenu après déduction de la contribution des exploitants des navires belges de la contribution fixe totale de 250 000 euros, est divisé par ce nombre total d'escales.

2° het totaal aantal aanlopen in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge. Alle aanlopen die in hoofde van een exploitant van een schip onder vreemde vlag een bijdrage impliceren, worden opgeteld, met een maximum aantal aanlopen per schip (zie verder in de artikelsgewijze bespreking). Het bedrag dat na aftrek van de bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen van de totale vaste bijdrage van 250.000 euro wordt bekomen, wordt gedeeld door dit totaal aantal aanlopen.

BOEK 8 – HANDHAVING

LIVRE 8 – MISE EN APPLICATION

Titel 1 – Sancties

Titre 1 – Sanctions

De reeds door middel van de recente wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten gerealiseerde moderniseringen in verband met de toepassing van administratieve sancties in de scheepvaartsector, werden voor het merendeel overgenomen.

Les mesures de modernisation déjà mises en œuvre par la loi récente instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, concernant l'application des sanctions administratives dans le secteur de la navigation, ont pour la plupart été reprises.

Voorts werden de diverse strafbaarstellingen van de diverse in de andere boeken van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen wetten in deze titel overgenomen, zij het dat de strafmaat ingevolge de stroomlijning van het sanctieapparaat werd aangepast.

De plus, les diverses incriminations des différentes lois reprises dans les autres livres du Code belge de la Navigation ont été reprises dans ce titre, le montant de la peine ayant été adapté à la suite de l'uniformisation des sanctions.

De formulering van artikel 9, § 1 van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet werd in het ermee corresponderende artikel 8.1.27, § 2 aangepast. De initiële formulering leidde, samen gelezen met artikel 43, eerste lid van het Strafwetboek, tot het besluit dat de strafrechter altijd een bijkomende straf moest opleggen: ofwel een verbeurdverklaring van het binnenschip, ofwel een tijdelijk vaarverbod. Bovendien bleek uit de initiële formulering niet voldoende duidelijk dat het tijdelijk vaarverbod enkel kan worden uitgesproken wanneer de eigenaar of exploitant van het schip de veroordeelde is en niet wanneer zijn medecontractant wordt veroordeeld. De nieuwe

La formulation de l'article 9, § 1er de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, a été adaptée dans l'article 8.1.27, § 2 correspondant. La formulation initiale, lue en combinaison avec l'article 43, premier alinéa, du Code pénal, a entraîné la décision que le juge pénal devait toujours imposer une peine complémentaire : soit une saisie du bateau de navigation intérieure, soit une interdiction temporaire de naviguer. De plus, la formulation initiale ne précisait pas suffisamment que l'interdiction temporaire de naviguer peut uniquement être prononcée lorsque le propriétaire ou l'exploitant du navire a été condamné et pas si son cocontractant est condamné. La nouvelle formulation traduit l'intention du législateur telle que

formulering stemt overeen met de bedoeling van de wetgever zoals deze impliciet kon worden afgeleid uit de memorie van toelichting bij het wetsontwerp betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

l'on pouvait implicitement la déduire de l'exposé des motifs dans le cadre du projet de loi relatif à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

In artikel 8.1.29, 2°, dat gebaseerd is op artikel 45bis, § 4 van de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij", werd expliciet een strafbaarstelling opgenomen met betrekking tot. het afvaren niettegenstaande een verdaging door de scheepvaartpolitie van de afvaart van een schip totdat een borg is gesteld voor de kosten van onderhoud, terugzending of repatriëring van een verstekeling.

À l'article 8.1.29, 2°, qui repose sur l'article 45 bis, § 4, de la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime », une incrimination a été explicitement reprise concernant le départ nonobstant un ajournement par la police de la navigation du départ d'un navire jusqu'au moment où une caution est fournie pour les frais d'entretien, de renvoi ou de rapatriement d'un passager clandestin.

In artikel 8.1.62 wordt ongeneeslijk lijkende ziekte opgevat zoals in artikel 136quinquies van het Strafwetboek.

Dans l'article 8.1.62, maladie paraissant incurable est compris comme dans l'article 136quinquies du Code pénal.

De twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking die krachtens artikel 8.1.70, § 5, moet worden gestort aan het Fonds Leefmilieu is inbegrepen in de totale boete en is niet verschuldigd bovenop de geldboete.

Vingt pourcent du montant de l'amande prononcée ou du règlement à l'amiable en vertu de l'article 8.1.70, § 5, doit être versé au Fonds de l'Environnement est compris dans l'amande totale et n'est donc pas redevable en supplément de l'amande.

De in artikel 8.1.72 voorgeschreven straffen geven uitvoering aan het WRC-Verdrag. De bepalingen vestigen de Belgische extraterritoriale jurisdictie voor inbreuken in vreemde exclusieve zones door schepen die de Belgische vlag voeren.

Les peines prescrites à l'article 8.1.72 donnent exécution à la Convention WRC. Les dispositions établissent la juridiction extraterritoriale belge pour les infractions dans des zones exclusives étrangères par des navires battant pavillon belge.

Artikel 8.1.82 integreert de wet van xx xx 2017 tot wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten. In Verordening (EU) 2015/757 zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies (CO_2) en van andere relevante informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden binnen of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen teneinde op kosteneffectieve wijze de vermindering van CO_2 emissies door maritiem vervoer te bevorderen. De wet van xx xx 2017 legt

L'article 8.1.82 introduit la loi du xx xx 2017 modifiant la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation. Le Règlement (UE) 2015/757 établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO_2) ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO_2 du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts. La loi du xx xx 2017 établit des amendes

administratieve boetes vast indien de regels van deze verordening niet worden nageleefd.

administratives en cas de non-respect des dispositions de ce règlement.

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Titre 2 – Constatation des infractions

Deze titel bevat logisch gestructureerde wetsbepalingen met betrekking tot de vaststelling van inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Ce titre comprend des dispositions légales structurées de façon logiqueen relation avec la constatation des infractions au Code belge de la Navigation.

In deze titel zijn onder meer de op de scheepvaart betrekking hebbende bepalingen van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie verwerkt.

Ont notamment été traitées dans ce titre les dispositions ayant trait à la navigation de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Ten eerste betreft het de bepalingen over de Scheepvaartcontrole, een gespecialiseerde dienst binnen de overheidsadministratie die instaat voor de administratieve en technische controle van zeeschepen, onder meer op het vlak van scheepsbouwkundige voorschriften, het voorkomen van verontreiniging en de bemanningsvoorschriften.

Il s'agit tout d'abord des dispositions sur le Contrôle de la navigation, service spécialisé au sein de l'administration publique qui assure le contrôle administratif et technique des navires de mer, notamment dans le domaine des prescriptions maritimes, la prévention de la pollution et les prescriptions d'équipage.

Ten tweede betreft het bepalingen over de politie te water. De politie te water heeft betrekking op daadwerkelijke politietaken, en wordt uitgeoefend door een onderdeel van de federale politie, met name de scheepvaartpolitie. Ofschoon dit onderdeel van de taken van de federale politie niet uitsluitend de scheepvaart aangaat, dient te worden vastgesteld dat de uitoefening van politiebevoegdheden ten aanzien van schepen veruit het belangrijkste onderdeel vormt van de politie te water. Derhalve is het verantwoord dat de materie in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgenomen.

Cela concerne ensuite des dispositions sur la police des eaux. La police des eaux a trait aux tâches policières réelles, et est exercée par une partie de la police fédérale, à savoir la police de la navigation. Bien que cette partie des tâches de la police fédérale ne traite pas exclusivement de la navigation, force est de constater que l'exercice des compétences policières par rapport aux navires constitue de loin la part majeure de la police des eaux. Il est donc justifié que la matière soit reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

De bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole voor het aan- en afmonsteren en de opmaak van monsterrollen werd niet in artikel 8.2.2 overgenomen, aangezien die formaliteiten reeds in 2007 werden afgeschaft en werden vervangen door een verplichte verzending van een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan de Scheepvaartcontrole. De inontvangstneming van die arbeidsovereenkomsten werd derhalve als

La compétence du Contrôle de la navigation pour l'enrôlement et le dérôlement ainsi que l'établissement des rôles d'équipage n'a pas été reprise à l'article 8.2.2, étant donné que ces formalités ont été déjà abolies en 2007 pour être remplacées par l'envoi obligatoire d'un exemplaire du contrat de travail au Contrôle de la navigation. La réception de ce contrat de travail a été par conséquent inscrite comme nouvelle compétence du Contrôle de

nieuwe bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole ingeschreven. In de lijst van bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole werd ook de controle op de naleving van de wettelijke of reglementaire bepalingen inzake het voorkomen van verontreiniging uitdrukkelijk toegevoegd.

Artikel 8.2.22 verduidelijkt dat de artikelen 28quinquies, § 2 en 47*bis* van het Wetboek van Strafvordering, die het verhoor en de ondervraging van getuigen en verdachten regelen, hoe dan ook mutatis mutandis van toepassing zijn op een verhoor door de scheepvaartcontroleurs, en dit zelfs wanneer het louter administratieve onderzoekhandelingen betreft, gesteld door de scheepvaartcontroleurs buiten de context van een strafonderzoek. De toepassing van een analoge verhoorprocedure met dezelfde garanties in het strafonderzoek en in het administratief onderzoek komt tegemoet aan het principe van de gelijke behandeling en is tegelijk de meest praktische werkwijze. Uit een administratief onderzoek door de scheepvaartcontroleurs kan immers een strafvervolging voortkomen.

De omschrijving van de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole werd voorts uitgebreid met tal van meer specifieke toezichtsbevoegdheden die her en der in de bestaande wetgeving waren opgenomen.

Voorts werden in deze titel bepalingen opgenomen waarin de bevoegdheden van de scheepvaartcontroleurs in detail worden uiteengezet. Voor deze bepalingen werd inspiratie gehaald uit boek 1 van het recent ontwikkelde, helder gestructureerde en gebruiksvriendelijke Sociaal Strafwetboek. Deze bepalingen werden *mutatis mutandis* overgenomen, en aangevuld met de relevante bepalingen uit de diverse thematische wetten die in het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen.

Verder werden in deze titel bepalingen opgenomen over andere toezichthouders dan de Scheepvaartcontrole en de Scheepvaartpolitie opgenomen (gezagvoerders, consulaire ambtenaren, enzovoort). Die bepalingen werden ofwel overgenomen uit de diverse thematische wetten die in het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen, ofwel ontworpen in het raam van

la navigation. A également été ajouté expressément à la liste des compétences du Contrôle de la navigation, le contrôle du respect des dispositions légales ou réglementaires en matière de prévention de la pollution.

L'article 8.2.22 précise que les articles 28quinquies, § 2 et 47 *bis* du Code de Procédure pénale, qui régissent l'audition et l'interrogatoire des témoins et des suspects, s'appliquent de toute manière mutatis mutandis aux auditions par les contrôleurs de la navigation, et ce même quand il s'agit d'une enquête purement administrative, menée par les contrôleurs de la navigation en dehors du contexte d'une enquête pénale. L'application d'une procédure d'audition analogue avec les mêmes garanties dans une enquête pénale ou administrative est conforme au principe du traitement égal et est également la méthode la plus pratique. Une enquête administrative par les contrôleurs de la navigation peut en effet entraîner des poursuites pénales.

La description des compétences du Contrôle de la navigation a par ailleurs été étendue à quantité de compétences de surveillance plus spécifiques qui étaient reprises çà et là dans la législation existante.

Ont par ailleurs été reprises dans ce titre des dispositions exposant en détail les compétences des contrôleurs de la navigation. Pour ces dispositions, on s'est inspiré du livre 1 du Code pénal social récemment développé, clairement structuré et convivial. Ces dispositions ont été reprises *mutatis mutandis*, et complétées des dispositions pertinentes issues de diverses lois thématiques reprises dans le Code belge de la Navigation.

Ont également été reprises dans ce titre des dispositions sur d'autres surveillants que le Contrôle de la Navigation et la Police de la navigation (commandants, agents consulaires, etc.). Ces dispositions ont été soit reprises de diverses lois thématiques dans le Code belge de la Navigation, soit élaborées dans le cadre de l'implémentation d'une récente réglementation internationale ou européenne.

de implementatie van recente internationale of Europese regelgeving. Ten slotte werd een algemene machtiging aan de Koning verleend om andere ambtenaren met toezichts- en handhavingstaken te belasten.

Enfin, une autorisation générale a été accordée au Roi pour charger d'autres agents de tâches de surveillance et d'application.

In de bepaling die correspondeert met artikel 5 van de wet van 5 juni 1928 (art. 8.2.51) werd de bescherming van het mariene milieu als doelstelling van het door de kapitein uitgeoefende gezag toegevoegd. Voorts werd de formulering van de bepaling enigszins gemoderniseerd en verduidelijkt. Overeenkomstig de motivering hierboven, werd de mogelijkheid tot vrijheidsberoving expliciet vermeld.

Dans la disposition correspondant à l'article 5 de la loi du 5 juin 1928 (art. 8.2.51) la protection du milieu marin a été ajoutée comme objectif de l'autorité exercée par le capitaine. De plus, la formulation de la disposition a été quelque peu modernisée et précisée. Conformément à la motivation ci-dessus, la possibilité de privation de liberté a été explicitement mentionnée.

In artikel 8.2.53 werden de bepalingen overgenomen van de wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld. Deze bepalingen hebben een algemene draagwijdte. Zij betreffen niet uitsluitend de aanhouding of gevangenneming uit hoofde van scheepvaartmisdrijven of inbreuken op de scheepvaartregelgeving. Wegens hun belang voor de scheepvaartsector worden zij desondanks in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. De wetsbepalingen werden grondig herzien om ze moderner en inhoudelijk meer sluitend te maken.

Dans l'article 8.2.53, les dispositions de la loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnés par la Justice belge ont été reprises. Les dispositions ont une portée générale. Elles ne concernent pas exclusivement l'arrestation ou la détention du chef de délits de navigation ou d'infractions à la réglementation sur la navigation. En raison de leur importance pour le secteur de la navigation, elles sont malgré tout reprises dans le Code belge de la Navigation. Les dispositions légales ont été profondément revues pour être modernisées et précisées en termes de contenu.

In artikel 8.2.58 worden aan de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland toezichtsbevoegdheden opgedragen in verband met diverse onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek. De scheepvaartgerelateerde bevoegdheden van de consulaire ambtenaren worden heden ten dage in de praktijk zelden toegepast. De verdragsbepalingen met betrekking tot het consulaire verkeer maken echter uitdrukkelijk melding van deze consulaire werkzaamheden in verband met de scheepvaart. Voor zover kon worden nagegaan, is het nog steeds internationaal gangbaar dat de consulaire ambtenaren met deze taken zijn bekleed. Ofschoon de materie niet van fundamenteel belang is, komt het wenselijk voor om de wettelijke basis voor dit consulaire optreden te behouden. Derhalve werden de relevante

L'article 8.2.58 transfère aux agents consulaires belges à l'étranger des compétences de surveillance relatives à diverses parties du Code belge de la Navigation. Les compétences relatives aux événements liés à la navigation des agents consulaires sont actuellement rarement utilisées dans la pratique. Les dispositions conventionnelles relatives au trafic consulaire mentionnent cependant expressément ces activités consulaires liées à la navigation. Pour autant que l'on puisse en juger, il est toujours courant à l'échelle internationale que les agents consulaires soient investis de ces tâches. Bien que cette matière ne soit pas d'une importance fondamentale, il est souhaitable de conserver la base juridique de cette activité consulaire. C'est pourquoi les dispositions pertinentes ont été reprises dans le Code belge de la Navigation.

bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen.

Artikel 8.2.60 verleent een aantal categorieën personeelsleden van de overheid bijzondere opsporings- en vaststellingsbevoegdheden met betrekking tot inbreuken op de bepalingen van de artikelen 7.6.1 tot 7.6.16 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten. Deze bepaling dient te worden beschouwd in het licht van de implementatie van het WRC-Verdrag.

Titel 3 – Vervolging van inbreuken

In deze titel werden bepalingen opgenomen m.b.t. de strafvervolging en de administratieve vervolging van inbreuken. Ook hiervoor werd inspiratie gehaald uit boek 1 van het recent ontwikkelde Sociaal Strafwetboek. De mogelijkheid om inbreuken op administratieve wijze te vervolgen, hetzij uitsluitend, hetzij als alternatief voor strafrechtelijke sanctionering, werd veralgemeend.

Naast algemene bepalingen over de vervolging van inbreuken, werden voor de vervolging van bepaalde soorten inbreuken bijzondere en aanvullende bepalingen opgenomen. Zij betreffen de vervolging van scheepvaartmisdrijven, de vervolging van piraterij en de vervolging van misdrijven in verband met . het marien milieu.

Zoals reeds hoger aangehaald, werden in dit boek de bepalingen van de artikelen 73 en volgende van de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij", in zoverre zij betrekking hadden op de scheepvaartmisdrijven, verwerkt. Zij werden samengevoegd met de relevante bepalingen van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek.

In de bepaling die correspondeert met artikel 74 van de wet van 5 juni 1928 (art. 8.3.25, eerste en tweede lid) wordt de residuaire bevoegdheid, voor het geval er geen andere territoriale aanknopingspunten zijn, opgedragen aan de strafrechtbanken van Brussel.

L'article 8.2.60 accorde à plusieurs catégories des membres du personnel de l'autorité publique des compétences spéciales de détection et de constatation en lien avec des infractions aux dispositions des articles 7.6.1 à 7.6.16 du Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution. Cette disposition doit être considérée à la lumière de l'implémentation de la Convention WRC.

Titre 3 – Poursuite des infractions

Ont été reprises dans ce titre les dispositions relatives aux poursuites pénales et administratives des infractions. Pour ces dispositions, on s'est également inspiré du livre 1 du Code pénal social récemment développé. La possibilité de poursuivre des infractions de façon administrative, soit exclusivement, soit comme alternative à la prise de sanctions pénales, a été généralisée.

Outre des dispositions générales sur la poursuite des infractions, ont été reprises pour la poursuite de certains types d'infractions des dispositions spéciales et complémentaires. Elles concernent la poursuite des délits de navigation, la poursuite de la piraterie et la poursuite des délits relatifs au milieu marin.

Comme déjà évoqué plus haut, ont été traitées dans ce livre, les dispositions des articles 73 et suivants de la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime », dans la mesure où elles avaient trait aux délits de navigation. Elles ont été fusionnées avec les dispositions pertinentes de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

Dans la disposition correspondant à l'article 74 de la loi du 5 juin 1928 (art. 8.3.25, premier et deuxième alinéas), la compétence résiduelle est transférée aux tribunaux pénaux de Bruxelles.

De artikelen 77, 78 en 79 van de wet van 5 juni 1928 (art. 8.2.52, § 1 tot 3 van het ontwerp van Scheepvaartwetboek) werden licht geherformuleerd zonder een verschil in betekenis teweeg te brengen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 81 van de wet van 5 juni 1928 (art. 8.2.52, § 5) werd gespecificeerd dat de processen-verbaal worden bezorgd aan de procureur des Konings van de thuishaven van het schip. Voorheen werd niet verduidelijkt aan welke procureur zij moesten worden gezonden. Enkele andere lichte herformuleringen beogen geen betekeniswijzigingen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 82 van de wet van 5 juni 1928 (art. 8.2.52, §) werd de verwijzing naar "de bevoegde ambtenaar" weggelaten, nu hoe dan ook niet werd verduidelijkt over welke ambtenaar het ging.

De terminologie van artikel 83 van de wet van 5 juni 1928 (art. 8.3.28) werd aangepast aan het begrippenapparaat van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

In de bepaling die correspondeert met artikel 2, § 5 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek (art. 8.2.57, § 5) werd, met betrekking tot de geldigheidsduur van een voorlopig aanhoudingsbevel van een wegens daden van piraterij van zijn vrijheid beroofde persoon bepaald dat de gelding zich uitstrekt tot vierentwintig uur nadat de gedetineerde werd ontscheept op het grondgebied van het Rijk en ten hoogste een maand. Voorheen betrof het vierentwintig uur na de aankomst van de gedetineerde op het grondgebied van het Rijk, wat een te korte periode kon zijn wanneer het schip waarmee hij het Rijk wordt binnengebracht vóór de aankomst in de haven, maar wel reeds in de binnenwateren vertraging zou oplopen.

Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

In deze titel zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 30 juli 1926 "tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart". De wet werd in 2014 nog grondig gemoderniseerd. In het

Les articles 77, 78 et 79 de la loi du 5 juin 1928 (art. 8.2.52, § 1er à 3 du projet de Code de la Navigation) ont été légèrement reformulés sans en modifier la signification.

Dans la disposition correspondant à l'article 81 de la loi du 5 juin 1928 (art. 8.2.52, § 5), il a été précisé que les procès-verbaux sont remis au procureur du Roi du port d'attache du navire. Auparavant, il n'était pas précisé à quel procureur ces documents devaient être envoyés. Quelques autres reformulations légères ne visent pas de modification de sens.

Dans la disposition correspondant à l'article 82 de la loi du 5 juin 1928 (art. 8.2.52, § 6), le renvoi à « l'agent compétent » a été omis, étant donné qu'il n'a pas été précisé de quelque manière que ce soit de quel agent il était question.

La terminologie de l'article 83 de la loi du 5 juin 1928 (art. 8.3.28) a été adaptée aux définitions du Code belge de la Navigation.

Dans la disposition correspondant à l'article 2, § 5, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire (art. 8.2.57, § 5), il a été stipulé, concernant la durée de validité d'un ordre d'arrestation provisoire d'une personne privée de sa liberté en raison d'actes de piraterie, que la validité s'étend à vingt-quatre heures et au plus tard un mois suivant le débarquement du détenu sur le territoire du Royaume. Auparavant, il était question de vingt-quatre heures suivant l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume, ce qui pouvait être une trop courte durée si le navire avec lequel il a été introduit dans le Royaume devait accuser du retard avant l'arrivée dans le port, mais déjà dans les eaux intérieures.

Titre 4 – Le Conseil d'Enquête de la navigation

Ont été traitées dans ce titre, les dispositions de la loi du 30 juillet 1926 « instituant un conseil d'enquête maritime ». La loi a fait l'objet d'une profonde

Belgisch Scheepvaartwetboek werden de aanpassingen derhalve beperkt gehouden.

De bestraffing van scheepvaarttuchtvergrijpen (tot heden geregeld in de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij") is aan de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart toegevoegd. Aldus wordt het gehele tuchtregime voor de zeevaart op overzichtelijke wijze samengebracht. Onder meer gelet op de toegenomen communicatiemogelijkheden en de zorg voor de rechten van de verdediging, werd het algemeen als verouderd aangezien om de bevoegdheid om tuchtstraffen uit te spreken aan de kapitein (of de consul) toe te kennen. In het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om de rechtspleging inzake de tucht op te dragen aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarbij alle waarborgen van een procedure voor een rechtscollege kunnen worden verleend. Aangezien de rechtsmacht, ook voor de gewone tuchtvergrijpen gepleegd door lagere bemanningsleden of passagiers, voortaan aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart toebehoort, is het niet langer verdedigbaar om de gewone tuchtvergrijpen, zoals vroeger behandeld in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, in afzonderlijke bepalingen te regelen.

De bepaling die correspondeert met artikel 1 van de wet van 30 juli 1926 (art. 8.4.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek) werd aangepast. De opdracht om de oorzaken van de zeevaartongevallen welke de Belgische zeeschepen betreffen, op te sporen en vast te stellen, met het oog op het formuleren van aanbevelingen om ongevallen in de toekomst te vermijden, wordt voortaan uitgeoefend door de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). Die taak wordt bijgevolg niet langer vermeld in de omschrijving van de opdracht van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. Overigens bestaat er weinig gevaar dat de onderzoeken van de FOSO en de procedures voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zullen interfereren. In verband met de FOSO wordt immers uitdrukkelijk bepaald dat de rapporten van de FOSO en de veiligheidsaanbevelingen niet als bewijs in een

modernisation en 2004. Les adaptations ont donc été limitées dans le Code belge de la Navigation.

La répression des fautes de discipline en matière de navigation (jusqu'à présent réglementée dans la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ») a été ajoutée à la compétence du Conseil d'Enquête de la navigation. Tout le régime disciplinaire maritime est ainsi réuni de façon schématique. Vu notamment l'augmentation des possibilités de communication et le soin accordé aux droits de la défense, il a été généralement vu comme obsolète d'octroyer au capitaine (ou au consul) la compétence de décider des sanctions disciplinaires. Dans le projet de Code belge de la Navigation, on opte pour le transfert de la procédure en matière de discipline au Conseil d'Enquête de la navigation, permettant d'offrir toutes les garanties d'une procédure devant une juridiction. Étant donné que la compétence, même pour les fautes de discipline ordinaires commises par des membres d'équipage bas dans la hiérarchie ou par des passagers, relève désormais du Conseil d'Enquête de la navigation, il n'est plus défendable de réglementer les fautes de discipline ordinaires dans des dispositions distinctes, telles que traitées par le passé dans le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

La disposition correspondant à l'article 1 de la loi du 30 juillet 1926 (art. 8.4.2 du Code belge de la Navigation) a été adaptée. La tâche consistant à détecter et constater les causes des accidents de navigation qui impliquent les navires de mer belges, en vue de formuler des recommandations pour éviter des accidents à l'avenir, est désormais exercée par l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN). Cette tâche ne figure donc plus dans la description des tâches du Conseil d'Enquête de la navigation. Par ailleurs, il existe peu de risque d'interférence entre les enquêtes de l'OFEAN et les procédures du Conseil d'Enquête de la navigation. Par rapport à l'OFEAN, il est en effet expressément stipulé que les rapports de l'OFEAN et recommandations en matière de sécurité ne peuvent être utilisés comme preuves dans une procédure judiciaire, disciplinaire ou civile, et aucune clause des recommandations de sécurité ne définit la

strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure kunnen worden gebruikt en dat de veiligheidsaanbevelingen onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of incident bepalen of de schuldvraag beantwoorden.

De andere taken worden duidelijker opgesomd: het betreft enerzijds de disciplinaire bevoegdheid over bemanningsleden van Belgische zeeschepen en het bestraffen van de scheepvaarttuchtvergrijpen *sensu stricto*, en anderzijds de andere opdrachten welke het Belgisch Scheepvaartwetboek en andere wetten aan de Onderzoeksraad opdragen.

De bepaling die correspondeert met artikel 2 van de wet van 30 juli 1926 (art. 8.4.3.) werd aangepast aan de ruimere bevoegdheid die de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in de toekomst zal vervullen. De Onderzoeksraad zal immers niet langer alleen bevoegd zijn voor de tucht ten aanzien van de hogere officieren, maar zal in het kader van tuchtvervolgingen voortaan ook rechtsmacht hebben over hiërarchisch lagere bemanningsleden en passagiers.

Artikel 6 van de wet van 5 juni 1928, waarin in het algemeen de mogelijke sancties voor deze vergrijpen werden bepaald, werd opgenomen in het ontworpen artikel 8.1.2. Ter wille van de consistentie werd die bepaling ondergebracht in de titel over de sancties. Vrijheidsbeneming bij wijze van tuchtsanctie, wat in de wet van 5 juni 1928 de enige tuchtsanctie was ten aanzien van passagiers, is naar hedendaagse normen moeilijk te verantwoorden. De inhouding van loon of wedde, wat in de wet van 5 juni 1928 in principe de tuchtsanctie was ten aanzien van bemanningsleden, werd door de rechtsleer bekritiseerd als mogelijk strijdig met het EVRM. Derhalve wordt in het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek op eenvormige wijze geopteerd voor het opleggen van geldboeten als straf voor de scheepvaarttuchtvergrijpen. De scheepvaarttuchtvergrijpen zijn minder ernstige vergrijpen dan de scheepvaartmisdaden en –wanbedrijven, en de toepasselijke straffen zijn derhalve minder zwaar . Naast geldboeten blijven ook de waarschuwing, de vermaning en de schorsing of intrekking van diploma's of

responsabilité d'un accident de navigation ou d'un incident ou encore n'attribue les fautes.

Les autres tâches sont clairement énumérées : cela concerne d'une part le pouvoir disciplinaire sur les membres d'équipage des navires de mer belges et la répression des fautes de discipline en matière de navigation *sensu stricto*, et d'autre part les autres tâches que le Code belge de la Navigation et d'autres lois transfèrent au Conseil d'Enquête.

La disposition correspondant à l'article 2 de la loi du 30 juillet 1926 (art. 8.4.3.) a été adaptée à la compétence plus large que le Conseil d'enquête de la navigation remplira à l'avenir. Le Conseil d'Enquête ne sera en effet plus seulement compétent pour la discipline à l'égard des officiers supérieurs, mais sera dorénavant aussi compétent dans le cadre des poursuites disciplinaires sur des membres d'équipage plus bas dans la hiérarchie et sur les passagers.

L'article 6 de la loi du 5 juin 1928, dans lequel ont été déterminées en général les sanctions possibles pour ces transgressions, a été repris à l'article 8.1.2 proposé. Par souci de cohérence, cette disposition a été intégrée au titre sur les sanctions. La privation de liberté par voie de sanction disciplinaire, qui était dans la loi du 5 janvier 1928 la seule sanction disciplinaire vis-à-vis des passagers, est difficile à justifier selon les normes contemporaines. La retenue de salaire ou de traitement, qui était en principe la sanction disciplinaire à l'égard des membres d'équipage dans la loi du 5 janvier 1928, a été jugée par la doctrine comme potentiellement contradictoire avec la CEDH. Par conséquent, dans le projet de Code belge de la Navigation, on opte de façon uniforme pour l'imposition d'amendes comme peine pour les fautes de discipline en matière de navigation. Les fautes de discipline en matière de navigation sont des infractions moins graves que les crimes et délits de navigation, et les sanctions applicables sont donc moins sévères. Outre des amendes, l'avertissement, la sommation, la suspension ou le retrait de diplômes ou licences restent également des sanctions disciplinaires. Ces

vergunningen als tuchtsanctie bestaan. Zij kunnen met een geldboete worden gecombineerd. Aan passagiers kunnen alleen geldboeten worden opgelegd.

Indien het schip, de opvarenden of de lading in gevaar werden gebracht wordt de minimale geldboete opgetrokken. Een gelijkaardige verhoging van de minimumsanctie figureerde ook in de wet van 5 juni 1928, maar betrof de gevallen waarin bepaalde vergrijpen op zee werden begaan. De achterliggende reden was eveneens dat het schip op dat ogenblik aan grotere gevaren blootstaat. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het gevaar rechtstreeks als criterium ingeschreven.

Artikel 5 van de wet van 30 juli 1926 werd ontdaan van een aantal overbodige en voor de hand liggende bepalingen (art. 8.4.3, § 2 van het Scheepvaartwetboek).

Artikel 13, derde lid van de wet van 30 juli 1926 werd geactualiseerd, met een verwijzing naar de bevoegde Minister (art. 8.4.9, § 3 van het Scheepvaartwetboek).

Artikel 16, zesde lid van de wet van 30 juli 1926 werd taalkundig geactualiseerd. De verwijzing naar het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij werd gesupprimeerd (art. 8.4.12, § 8 van het Scheepvaartwetboek).

Artikel 17 van de wet van 30 juli 1926 werd grondig gemoderniseerd (art. 8.4.19 en 8.4.20 van het Scheepvaartwetboek). Het bepaalt voortaan dat indien de bevoegde overheid een proces-verbaal opmaakt over feiten die tot de bevoegdheid van de Onderzoeksraad behoren, er een afschrift dient toegezonden te worden aan de Rijkscommissaris. Die bevoegde overheid zal in de praktijk ofwel de Scheepvaartpolitie ofwel de Scheepvaartcontrole zijn. De mogelijkheid wordt gecreëerd voor de Rijkscommissaris om aan de verbaliserende overheid bijkomende inlichtingen te vragen.

In de artikelen 18 en 19 van de wet van 30 juli 1926 werden terminologische aanpassingen

mesures peuvent être combinées avec une amende .Seules des amendes peuvent être imposées aux passagers.

Si le navire, les personnes embarquées ou la cargaison ont été mis en danger, l'amende minimale est augmentée. Une augmentation similaire de la sanction minimale figurait également dans la loi du 5 juin 1928, mais concernait les cas dans lesquels des transgressions déterminées en mer étaient commises. La raison sous-jacente était également que le navire s'expose alors à de plus grands risques. Dans le Code belge de la Navigation, le danger est directement inscrit comme critère.

L'article 5 de la loi du 30 juillet 1926 a été privé d'un certain nombre de dispositions superflues et allant de soi (art. 8.4.3, § 2 du Code de la Navigation).

L'article 13, troisième alinéa, de la loi du 30 juillet 1926 a été actualisé, avec un renvoi vers le « Ministre » compétent (art. 8.4.9, § 3 du Code de la Navigation).

L'article 16, sixième alinéa, de la loi du 30 juillet 1926 a été actualisé sur le plan linguistique. Le renvoi au Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime a été supprimé (art. 8.4.12, § 8 du Code de la Navigation).

L'article 17 de la loi du 30 juillet 1926 a fait l'objet d'une profonde modernisation (art. 8.4.19 et 8.4.20 du Code de la Navigation). Il stipule dorénavant que si l'autorité compétente dresse un procès-verbal sur des faits qui relèvent de la compétence du Conseil d'Enquête, il faut envoyer une transcription au Commissaire de l'État. Cette autorité compétente sera en pratique soit la Police de la Navigation, soit le Contrôle de la Navigation. On crée pour le Commissaire de l'État la possibilité de demander des renseignements complémentaires à l'autorité verbalisante.

Des adaptations terminologiques ont été apportées aux articles 18 et 19 de la loi du 30 juillet 1926 (art. 8.4.13 du Code de la Navigation).

doorgevoerd (art. 8.4.13 van het Scheepvaartwetboek).

Vooraan de bepalingen over de rechtspleging werden de bepalingen van artikel 76 van de wet van 5 juni 1928 opgenomen, zij het grondig herwerkt in het licht van het feit dat de tuchtstraffen door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden uitgesproken. Naast een vermelding in het scheepsdagboek, maakt de gezagvoerder van de feiten een proces-verbaal op, dat vervolgens via de scheepseigenaar of reder aan de Onderzoeksraad wordt gezonden. De gezagvoerder en de betrokkene worden door de Onderzoeksraad opgeroepen om te worden gehoord.

Artikel 36, tweede lid van de wet van 30 juli 1926 werd geactualiseerd (art. 8.4.31, § 2 van het Scheepvaartwetboek).

De formulering van artikel 39, § 2 van de wet van 30 juli 1926 werd vereenvoudigd, zonder inhoudelijke wijzigingen teweeg te brengen (art. 8.4.33, § 2 van het Scheepvaartwetboek).

In artikel 44 van de wet van 30 juli 1926 werden terminologische aanpassingen doorgevoerd (art. 8.4.36, § 1 en 2 van het Scheepvaartwetboek).

Artikel 8.4.37 betreft de verjaring. De verjaring van de scheepvaarttuchtvergrijpen, zoals vroeger vermeld in de wet van 5 juni 1928, werd van zes maanden op twaalf maanden gebracht, in het licht van de nieuwe procedure waarbij de straf niet langer door de gezagvoerder, de consul of de Scheepvaartcontrole wordt opgelegd maar door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. In artikel 46 van de wet van 30 juli 1926 was die termijn van twaalf maanden reeds voorzien. De verjaring van de tuchtstraffen, die enkel ten aanzien van de opgelegde geldboeten relevant is, werd op een jaar behouden. De desbetreffende bepaling werd uit artikel 87 van de wet van 5 juni 1928 overgeheveld.

De bepalingen van artikel 21, derde lid, artikel 25, tweede en derde lid en de artikelen 47 tot 52 van de wet van 30 juli 1926 werden verwerkt in het Boek Handhaving.

Ont été reprises avant les dispositions sur la procédure les dispositions de l'article 76 de la loi du 5 juin 1928, de façon profondément retravaillée à la lumière du fait que les sanctions disciplinaires sont décidées par le Conseil d'Enquête de la navigation. Outre une mention dans le journal de bord, le commandant dresse un procès-verbal des faits, qui est ensuite envoyé par l'entremise du propriétaire de navire ou de l'armateur au Conseil d'Enquête. Le commandant et l'intéressé sont convoqués en vue d'une audition par le Conseil d'Enquête.

L'article 36, deuxième alinéa, de la loi du 30 juillet 1926 a été actualisé (art. 8.4.31, § 2 du Code de la Navigation).

La formulation de l'article 39, § 2, de la loi du 30 juillet 1926 a été simplifiée, sans apporter de modifications au contenu (art. 8.4.33, § 2 du Code de la Navigation).

Des adaptations terminologiques ont été apportées à l'article 44 de la loi du 30 juillet 1926 (art. 8.4.36, § 1er et 2 du Code de la Navigation).

L'article 8.4.37 concerne la prescription. La prescription des fautes de discipline en matière de navigation, comme précédemment mentionné dans la loi du 5 juin 1928, a été portée de six à douze mois, à la lumière de la nouvelle procédure par laquelle la peine n'est plus imposée par le commandant, le consul ou le Contrôle de la Navigation, mais par le Conseil d'Enquête de la navigation. Ce délai de douze mois était déjà prévu à l'article 46 de la loi du 30 juillet 1926. La prescription des sanctions disciplinaires, qui est uniquement pertinente à l'égard des amendes imposées, est restée d'un an. La disposition correspondante a été transférée depuis l'article 87 de la loi du 5 juin 1928.

Les dispositions de l'article 21, troisième alinéa, de l'article 25, deuxième et troisième alinéas, et des articles 47 à 52 de la loi du 30 juillet 1926 ont été traitées dans le Livre Application.

Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Deze titel bevat bepalingen gebaseerd op de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van 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.

5. Artikelsgewijze toelichting bij de invoeringswet

HOOFDSTUK 3 - WIJZIGINGSBEPALINGEN

Afdeling 1 – Wijziging van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

Artikel 3.

Door deze wijzigingsbepaling worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij en de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 2 – Wijziging van het Burgerlijk Wetboek

Artikel. 4.

Dit artikel voegt aan artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek de verduidelijking toe dat het ten aanzien van de schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek niet van toepassing is. Artikel 2.4.4. bepaalt dat schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek roerend zijn.

Artikel 5.

Het voorgestelde nieuwe artikel 1781 van het Burgerlijk Wetboek maakt duidelijk dat de afdeling van het Wetboek over de ondernemers van vervoer te land en te water niet van toepassing

Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Ce titre contient des dispositions basées sur la loi du 22 juin 2016 portant exécution du 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.

5. Commentaire par article de la loi d'exécution

CHAPITRE 3 - DISPOSITIONS MODIFICATIVES

Section 1 – Modification du titre préliminaire du Code de Procédure pénale

Article 3.

Cette disposition modificative remplace les renvois à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Section 2 – Modification du Code civil

Article 4.

Cet article complète l'article 531 du Code civil en précisant qu'il ne s'applique pas aux navires au sens du Code belge de la Navigation. L'article 2.4..4 détermine que les navires au sens du Code belge de la Navigation sont meubles.

Article 5.

Le nouvel article 1781 proposé du Code civil indique clairement que la section du Code relative aux entrepreneurs de transport par terre et par eau ne s'applique pas aux contrats de transport régis par le Code belge de la Navigation.

is op vervoerovereenkomsten beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 6.

Dit artikel heft de woorden "De bodemerij," op in het tweede lid van artikel 1964 van het Burgerlijk Wetboek, nu de bodemerij in het Belgisch Scheepvaartwetboek geheel wordt weggelaten.

Artikel 1964, derde lid, van het Burgerlijk Wetboek suggereert voorts nog steeds dat de verzekeringsovereenkomst als dusdanig wordt geregeld door het zeerecht . Daarom wordt zij opgeheven.

Artikel 7.

Aangezien er omwille van de transparantie en de hanteerbaarheid maximaal voor wordt geopteerd om de relevante bepalingen van de hypotheekwet integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen, wordt in het nieuwe wetboek eenvoudig bepaald dat de hypotheekwet behoudens uitdrukkelijke afwijking niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is.

Derhalve is artikel 11 van de hypotheekwet, dat bepaalt niets te wijzigen aan de bepalingen van het zeerecht betreffende zeeschepen en –vaartuigen, een evidentie geworden. Door in het Scheepvaartwetboek te bepalen dat de hypotheekwet in principe niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is, wordt de relatie tussen beide wetteksten op een helderder wijze geregeld. De formulering van artikel 11 ("zeeschepen en -vaartuigen") was hoe dan ook niet langer adequaat, aangezien zij niet overeenstemt met de in het Scheepvaartwetboek gebruikte terminologie.

Het artikel wordt dan ook opgeheven.

Artikel 8.

Dit artikel is erop gericht om het toepassingsgebied van sommige bepalingen van de voormalige wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, die inmiddels naar de hypotheekwet werden overgeheveld, te

Article 6.

Cet article supprime les mots « prêt à la grosse, » dans le deuxième alinéa de l'article 1964 du Code civil, maintenant que le prêt à la grosse est entièrement supprimé du Code belge de la Navigation.

L'article 1964, troisième alinéa, du Code civil suggère en outre toujours que le contrat d'assurance est en tant que tel régi par le droit maritime. C'est pourquoi elle a été abrogée.

Article. 7.

Étant donné que, par souci de transparence et d'applicabilité, il a au maximum été opté pour une intégration totale des dispositions pertinentes de la loi hypothécaire dans le Code belge de la Navigation, il est simplement précisé dans le nouveau code que la loi hypothécaire, sauf dérogation expresse, ne s'applique pas aux sûretés sur navire.

Par conséquent, l'article 11 de la loi hypothécaire, qui précise ne modifier en rien les dispositions du droit maritime en ce qui concerne les navires et bâtiments de mer, est devenu une évidence. En stipulant dans le Code de la Navigation que la loi hypothécaire ne s'applique en principe pas aux sûretés sur navire, la relation entre les deux textes de loi est réglementée de manière plus claire. La formulation de l'article 11 (« navires et bâtiments de mer ») n'était en tout cas plus adéquate, car la terminologie n'était pas conforme à celle utilisée dans le Code de la Navigation.

L'article a donc été abrogé.

Article 8.

Cet article vise à clarifier le champ d'application de certaines dispositions de l'ancienne loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire, qui a maintenant été transférée dans la loi hypothécaire, en

verduidelijken met betrekking tot kredieten gewaarborgd met een scheepshypotheek.

De toepasselijkheid van de voormalige Titel III van de wet van 4 augustus 1992 op alle kredieten gewaarborgd door een scheepshypotheek, die voorheen ook reeds gold, wordt geëxpliciteerd. De uitdrukkelijke verwijzing naar de voorrang van de bepalingen van het Scheepvaartwetboek verduidelijkt dat de uit artikel 81*quater*, § 1, eerste lid volgende niet-toepasselijkheid van de artikelen 5 en 92, tweede lid van de hypotheekwet, t.a.v. schuldvorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek niet relevant is. Deze implicaties van artikel 81*quater*, § 1, eerste lid (het voormalige artikel 51, § 1, eerste lid van de wet van 4 augustus 1992) voor scheepshypotheken gaven in de rechtsleer aanleiding tot discussie. Deze wordt overbodig gemaakt doordat artikel 2.5.3, § 2 van het Scheepvaartwetboek uitdrukkelijk bepaalt dat de hypotheekwet, behoudens uitdrukkelijke afwijking, niet op scheepszekerheden van toepassing is en doordat de hypotheekwet ingevolge de hier besproken wijzigingsbepaling daar uitdrukkelijk naar terugverwijst.

Een uitzondering op de principiële toepasselijkheid van de voormalige Titel III van de wet van 4 augustus 1992 vormt het voormalige artikel 51*bis*, § 1 en 2. De inhoud van die bepalingen over de alle sommen-hypotheek wordt immers, in lijn met unanieme kritiek in de rechtsleer over de plaats van die regeling in het wetgevend instrumentarium, integraal in het Scheepvaartwetboek overgenomen. Nu ook die bepalingen weliswaar naar de hypotheekwet werden overgeheveld, maar in een afzonderlijke afdeling werden overgebracht, hoeft daaromtrent in het ontworpen artikel geen uitdrukkelijke uitsluiting te worden opgenomen.

Afdeling 3 – Wijziging van het Strafwetboek

Artikel 9.

Door deze wijzigingsbepaling worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij en de wet van 30 december 2009

ce qui concerne les crédits garantis par une hypothèque sur navire.

L'applicabilité de l'ancien Titre III de la loi du 4 août 1992 sur tous les crédits garantis par une hypothèque sur navire, qui était déjà applicable auparavant, est explicitée. La référence explicite à la priorité des dispositions du Code de la Navigation précise que la non-applicabilité des articles 5 et 92, deuxième alinéa de la loi hypothécaire sur les créances garanties par une hypothèque sur navire, prévue à l'article 81*quater*, § 1er, premier alinéa, n'est pas pertinente. Ces implications de l'article 81*quater*, § 1er, premier alinéa (l'ancien article 51, § 1er, premier alinéa de la loi du 4 août 1992) pour les hypothèques sur navire ont donné matière à discussion dans la doctrine. Elles ont été rendues superflues car l'article 2.5.3, § 2 du Code de la Navigation indique explicitement que la loi hypothécaire, sauf dérogation expresse, ne s'applique pas aux sûretés sur navire et du fait que la loi hypothécaire y renvoie explicitement, conformément à la disposition modificative discutée ici.

Une exception à l'applicabilité de principe de l'ancien Titre III de la loi du 4 août 1992 constitue l'ancien 51 *bis*, § 1er et 2. Conformément aux critiques unanimes de la doctrine concernant la place de ce règlement dans l'instrumentarium juridique, le contenu de ces dispositions sur l'hypothèque pour toutes sommes est en effet intégralement repris dans le Code de la Navigation. À présent que ces dispositions ont aussi été transférées dans la loi hypothécaire, dans une section distincte, aucune exclusion expresse ne doit être reprise à ce sujet dans l'article en projet.

Section 3 – Modification du Code pénal

Article 9.

Cette disposition modificative remplace les renvois à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime par des

betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 10.

Door deze wijzigingsbepaling worden twee verwijzingen naar de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 4 – Wijziging van de uitleveringswet van 15 maart 1874

Artikel 11.

Door deze wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 5 – Wijziging van het Wetboek van Koophandel

Artikel 12.

De voorgestelde aanvulling van artikel 10 van Titel VII*bis* van Boek I van het Wetboek van Koophandel maakt duidelijk dat het deel van Boek I van het Wetboek over de vervoerovereenkomst niet van toepassing is op vervoerovereenkomsten beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikelen. 13 tot 19.

Deze artikelen strekken voor het merendeel tot de opheffing van bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel die door bepalingen van het nieuwe Scheepvaartwetboek worden vervangen of die onder vigeur van het nieuwe wetboek niet dienen te worden behouden.

Van de scheepsvoorrechten, omschreven in artikel 23, § 1, worden er enkele behouden omdat zij, in de huidige bevoegdheidsverdeling, tot de bevoegdheden van de gewesten behoren. Daarom wordt niet het gehele artikel opgeheven. De algemene systematiek van de scheepsvoorrechten

renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Article 10.

Cette disposition modificative remplace deux renvois à la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Section 4 – Modification de la loi sur les extraditions du 15 mars 1874

Article 11.

Cette disposition modificative remplace un renvoi à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime par un renvoi à la disposition correspondante du Code belge de la Navigation.

Section 5 – Modification du Code de commerce

Article 12.

L'ajout proposé à l'article 10 du Titre VII *bis* du Livre I du Code de commerce indique clairement que la partie du Livre I du Code sur le contrat de transport ne s'applique pas aux contrats de transport régis par le Code belge de la Navigation.

Articles. 13 à 19.

Ces articles s'étendent pour la plupart à l'abrogation de dispositions du Livre II du Code de commerce, qui sont remplacées par des dispositions du nouveau Code de la Navigation ou qui ne doivent pas être maintenues en vertu du nouveau code.

Certains privilèges maritimes, définis à l'article 23, § 1er, sont maintenus car ils relèvent, dans l'actuelle répartition des compétences, de la compétence des régions. C'est pourquoi on n'a pas abrogé l'ensemble de l'article. Le système général des privilèges maritimes doit lui être considéré comme relevant de

moet wel worden geacht tot de federale bevoegdheid te behoren, aangezien die materie zich niet leent tot een gediversifieerde toepassing. De inleidende zin van § 1 wordt gewijzigd, zodat de overblijvende categorieën van scheepsvoorrechten worden ingepast in de vernieuwde algemene systematiek met betrekking tot de scheepszekerheidsrechten in het Belgisch Scheepvaartwetboek. De bepalingen van het Scheepvaartwetboek zijn aldus geformuleerd dat de bestaande gewestelijke voorrechten in principe hun huidige rang behouden zolang de gewesten op dat gebied geen wijzigingen doorvoeren.

la compétence fédérale, cette matière ne se prêtant pas à une application diversifiée. La phrase introductive du § 1er est modifiée, de sorte que les catégories restantes de privilèges maritimes soient incorporées dans le système général rénové en ce qui concerne les sûretés sur navires dans le Code belge de la Navigation. Les dispositions du Code de la Navigation sont formulées de telle sorte que les privilèges régionaux existants conservent en principe leur rang actuel tant que les régions n'apportent pas de modification dans ce domaine.

De artikelen 191 tot 198, 200 tot 250 en 276 tot 277 van Boek II van het Wetboek van Koophandel blijven behouden.

Les articles 191 à 198, 200 à 250 et 276 à 277 du Livre II du Code de commerce sont maintenus.

In artikel 191 van Boek II van het Wetboek van Koophandel worden de bepalingen m.b.t. de bodemerij opgeheven nu de bodemerij in het Scheepvaartwetboek geheel wordt weggelaten. Artikel 199, dat door het weglaten van de bodemerij zonder voorwerp wordt, wordt opgeheven.

À l'article 191 du Livre II du Code de commerce, les dispositions relatives au prêt à la grosse sont abrogées, le prêt à la grosse étant totalement supprimé du Code de la Navigation. L'article 199, qui n'a plus lieu d'être depuis la suppression du prêt à la grosse, est abrogé.

Zolang bepaalde artikelen van Boek II van het Wetboek van Koophandel behouden blijven, blijven bovendien de artikelen 1 en 271, waarin de begrippen zeeschip en binnenschip worden gedefinieerd en die, zoals gemeenzaam wordt aangenomen, het toepassingsgebied van de bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel aangeven, noodgedwongen behouden.

Tant que certains articles du Livre II du Code de commerce sont maintenus, les articles 1 et 271, qui définissent les notions de navire de mer et bateau de navigation intérieure, et qui, comme cela est généralement accepté, indiquent le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de commerce, sont forcément conservés.

Afdeling 6 – Wijziging van het Wetboek diverse rechten en taksen

Section 6 – Modification du Code des droits et taxes divers

Artikel 20

Article 20

Door dit artikel wordt een kruisverwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een kruisverwijzing naar het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi au nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 7 – Wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij

Section 7 – Modification de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

Artikelen 21 tot 44

Door deze artikelen worden de meeste bepalingen van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij opgeheven. De desbetreffende materie wordt voortaan in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld, of dient – in bepaalde gevallen – niet langer te worden geregeld.

Alleen een aantal strafbepalingen die tot de gewestbevoegdheden behoren, worden behouden. Als gevolg daarvan blijven ook een aantal inleidende en algemene bepalingen, in samenhang met die strafbepalingen, behouden.

Afdeling 8 – Wijziging van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken

Artikel 45

Omdat in de sector van de scheepvaart voortdurend Engelstalige beroepstermen, overeenkomsten en briefwisseling worden gehanteerd en de sector uit zijn aard en bij uitstek wordt gekenmerkt door een internationale dimensieis voor gerechtszaken met betrekking tot scheepvaartgerelateerde aangelegenheden een soepeler taalregime nodig.

De meest aangewezen wetgevende ingreep bestaat erin om in de Taalwet Gerechtszaken klaar en duidelijk te bepalen dat in scheepvaartzaken steeds gebruik kan worden gemaakt van Engelse rechtsbronnen en overtuigingsstukken, dat deze nooit behoeven te worden vertaald, en dat zij kunnen worden aangehaald in alle akten van rechtspleging. Ook het gebruik van Engelse vaktermen in akten van rechtspleging dient expliciet te worden toegelaten.

Dergelijke principiële erkenning van de Engelse taal is eenduidig en rechtszeker, en biedt voor het gerezen probleem een directe en afdoende oplossing. Het alternatief van een rechterlijke beoordelingsbevoegdheid op basis van de criteria van het normdoel en de belangenschade biedt onvoldoende rechtszekerheid.

Articles 21 à 44

Ces articles abrogent la plupart des dispositions de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. La matière en question est désormais régie par le Code belge de la Navigation, ou – dans certains cas – ne doit plus être régie.

Seul un certain nombre de dispositions pénales qui relèvent des compétences régionales sont maintenues. En conséquence, un certain nombre de dispositions générales et introductives sont maintenues conjointement à ces dispositions pénales.

Section 8 – Modification de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire

Article 45

Parce que dans le secteur de la navigation, des termes professionnels, des contrats et du courrier en langue anglaise sont constamment échangés, parce que le secteur de par sa nature même et par excellence se caractérise par une dimension internationale un régime linguistique plus souple doit être instauré pour les matières judiciaires relatives aux évènements liés à la navigation.

L'intervention législative la plus recommandée consiste à déterminer de façon claire dans la Loi concernant l'emploi des langues que dans les instances en rapport avec la navigation, il peut toujours être fait usage des sources de droit et pièces à conviction en anglais, que celles-ci n'ont pas besoin d'être traduites, et qu'elles peuvent être citées dans tous les actes de procédure. L'utilisation de la terminologie anglaise dans des actes de procédure doit aussi être explicitement admise.

Une telle reconnaissance de principe de la langue anglaise est sans équivoque et juridiquement sûre, et fournit une solution directe et efficace au problème soulevé. L'alternative d'un pouvoir d'appréciation judiciaire fondé sur les critères de l'objectif de la norme et de la lésion d'intérêt ne fournit pas une sécurité juridique suffisante.

Door de voorgestelde bepaling wordt het Engels erkend als de in scheepvaartzaken gangbare internationale vaktaal.

De omschrijving van de aan het nieuwe taalregime onderworpen categorie van rechtszaken verduidelijkt vooreerst dat het om "betwiste zaken" gaat. Die terminologie sluit aan bij de artikelen 1, 2, 2*bis*, 4 en 5 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken.

De omschrijving gebeurt voorts bij verwijzing naar de in het nieuwe Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden. Aangezien het nieuwe taalregime gepaard gaat met de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek is dit de enige logische keuze. Er is geen reden voorhanden om het toepassingsgebied verder te beperken. Er weze op geattendeerd dat het volstaat dat de zaak "gedeeltelijk" op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden betrekking heeft. De afwijkende regeling geldt bijv. ook voor een zaak waarin, naast aanvaring- en bergingskwesties, een vordering tot schadevergoeding op grond van artikel 1382 of 1383 van het Burgerlijk Wetboek aan de orde is.

Met betrekking tot de in het eerste lid, 2°, bedoelde "aanhalingen" is het evident dat van de geboden mogelijkheid geen misbruik kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door een conclusie bijna integraal te laten bestaan uit een aanhaling uit een Engelstalig overtuigingsstuk waarin de eigenlijke, inhoudelijke argumentatie is opgenomen.

Dat het Engels geen officiële landstaal is en dat sommige procespartijen die taal niet machtig zijn, mag geen bezwaar vormen tegen de voorgestelde regeling. In de geglobaliseerde werkelijkheid van heden ten dage, en *a fortiori* in internationale sectoren zoals de zee- en binnenvaart, komt het zeer vaak voor dat de – buitenlandse, maar ook binnenlandse – procespartijen de taal van het proces zelf evenmin beheersen, of zelfs geen van de officiële landstalen beheersen. Dit is een onvermijdelijke zaak. De mogelijkheid om in beperkte mate Engelse termen en citaten te gebruiken, zal globaal gezien zeker geen betekenisvolle afname teweegbrengen van het

La disposition proposée reconnaît l'anglais comme la langue technique internationale usuelle dans les instances en rapport avec la navigation.

La description de la catégorie soumise au nouveau régime linguistique en matière judiciaire précise avant tout qu'il s'agit de « questions litigieuses ». Cette terminologie s'aligne sur les articles 1, 2, 2 *bis*, 4 et 5 de la loi du 15 juin 1935 sur l'utilisation des langues en matière judiciaire.

La description se fait également en renvoyant aux matières réglementées dans le nouveau Code belge de la Navigation. Étant donné que le nouveau régime linguistique va de pair avec l'introduction du Code belge de la Navigation, c'est là le seul choix logique. Il n'y a aucune raison de limiter davantage le champ d'application. Il a été souligné qu'il suffit que l'affaire soit « en partie » liée aux matières régies par le Code belge de la Navigation. Le règlement dérogatoire s'applique par exemple aussi à une affaire dans laquelle, en plus des problèmes d'abordage et d'assistance, une action en dommages-intérêts en vertu de l'article 1382 ou 1383 du Code civil est à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les « citations » visées au premier alinéa, 2 °, il est évident que la possibilité offerte ne peut pas être mal utilisée, par exemple en fondant presque intégralement une conclusion sur une citation tirée d'une pièce à conviction en anglais dans laquelle est reprise l'argumentation réelle substantielle.

Le fait que l'anglais ne soit pas une langue nationale officielle et que certaines parties au procès ne connaissent pas cette langue ne peut pas nuire au règlement proposé. Dans la réalité mondialisée actuelle, et *a fortiori* dans les secteurs internationaux, tels que la navigation maritime et la navigation intérieure, il est très fréquent que les parties au procès – étrangères, mais aussi nationales – ne maîtrisent pas la langue du procès, ou même ne maîtrisent aucune des langues nationales officielles. Cela est inévitable. La possibilité d'utiliser dans une mesure limitée des termes et citations en anglais ne signifie globalement pas une diminution significative de la compréhension des actes et pièces du procès par les

begrip van de procesakten en stukken door de procespartijen zelf. Wat echter vooral van belang is, is dat de raadslieden van de procespartijen in alle delen van het land wel degelijk mogen worden geacht het Engels voldoende te beheersen opdat de hier voorgestelde regeling hen bij de procesvoering niet zouden hinderen en opdat zij hun cliënten terdege zouden kunnen voorlichten over de inhoud en de draagwijdte van de akten en stukken.

parties elles-mêmes. Ce qui est particulièrement important cependant est que l'on puisse considérer que les conseillers des parties au procès dans toutes les parties du pays maîtrisent suffisamment l'anglais, de sorte que le règlement proposé ici ne les pénalise pas au cours de la procédure et de sorte qu'ils puissent éclairer dûment leurs clients sur le contenu et la portée des actes et des pièces.

Afdeling 9 – Wijziging van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer

Section 9 – Modification de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises

Artikel 46

Door deze bepaling wordt een verwijzing naar de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting vervangen door een verwijzing naar de overeenkomstige bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Article 46

Cette disposition remplace un renvoi à la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement intérieur par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 10 – Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

Section 10 – Modification du Code judiciaire

Artikelen 47 tot 65

De in deze artikelen aan het Gerechtelijk Wetboek doorgevoerde wijzigingen hebben betrekking op diverse met het nieuwe Scheepvaartwetboek samenhangende kwesties.

Articles 47 à 65

Les modifications apportées dans ces articles au Code judiciaire se rapportent à diverses questions liées au nouveau Code de la Navigation.

- Territoriale bevoegdheid van gerechtsdeurwaarders en rechters in scheepvaartzaken

Vooreerst betreft het aanpassingen van de territoriale bevoegdheidsomschrijving van de gerechtsdeurwaarders en rechters in scheepvaartzaken. Er wordt een algemene regeling getroffen rond de territoriale bevoegdheid in de zeegebieden, alsook een keuzemogelijkheid ingevoerd om scheepvaartzaken met betrekking tot de Waaslandhaven voor de Antwerpse rechtbanken te brengen.

- Compétence territoriale des huissiers de justice et tribunaux dans les instances en rapport avec la navigation

Les adaptations concernent avant tout l'adaptation de la description de la compétence territoriale des huissiers de justice et des juges dans les instances en rapport avec la navigation. Un règlement général sur la compétence territoriale dans les espaces marins est introduit, ainsi que la possibilité de porter les instances en rapport avec la navigation concernant le port du Pays de Waes devant les tribunaux d'Anvers.

Door de vervanging van het vierde lid van artikel 516 van het Gerechtelijk Wetboek door de nieuwe

Le remplacement du quatrième alinéa de l'article 516 du Code judiciaire par les nouveaux

vierde en vijfde leden wordt het onbedoelde gevolg van een wetswijziging van 2009 tenietgedaan. Door die wetswijziging waren de gerechtsdeurwaarders van Antwerpen, Brugge en Dendermonde immers enkel nog bevoegd om in de territoriale zee en de EEZ *beslag* te leggen, maar niet langer om er hun *andere* ambtsverrichtingen te vervullen. Het nieuwe vierde lid herneemt de bewoordingen van artikel 513, vierde lid vóór de wetswijziging van 2009, weliswaar met de nodige aanpassing aan de hervorming van de gerechtelijke arrondissementen. Het nieuwe vijfde lid behoudt de bevoegdheid van de Antwerpse gerechtsdeurwaarders in het linkerscheldeoevergebied, maar breidt deze bevoegdheid uit tot alle ambtsverrichtingen in scheepvaartzaken, waar deze bevoegdheid voorheen beperkt was tot het beslag op een zeeschip.

quatrième et cinquième alinéas annule les conséquences involontaires de la modification de loi de 2009. Par cette modification de loi, les huissiers d'Anvers, de Bruges et de Termonde n'étaient en effet plus compétents que pour *pratiquer une saisie* en mer territoriale et dans la ZEE, et plus pour y accomplir leurs autres fonctions. Le nouveau quatrième alinéa reprend la formulation de l'article 513, quatrième alinéa antérieur à l'amendement de 2009, mais avec les adaptations nécessaires à la réforme des arrondissements judiciaires. Le nouveau cinquième alinéa conserve la compétence des huissiers anversois dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, mais étend cette compétence à toutes les fonctions en matière de navigation, alors que cette compétence était auparavant limitée à la saisie sur navires de mer.

Het nieuwe artikel 622*bis* betreft algemene toewijzingen van territoriale bevoegdheid aan bepaalde rechters, in afwijking van de principiële regel – die in artikel 622 van het Gerechtelijk Wetboek is neergelegd – dat de rechter slechts bevoegd is binnen de grenzen van zijn rechtsgebied. Omwille van haar algemene draagwijdte wordt de bepaling net na artikel 622 van het Gerechtelijk Wetboek ingevoegd. § 1 maakt de rechters van de arrondissementen Antwerpen en West-Vlaanderen territoriaal bevoegd in de territoriale zee en de EEZ. Bijgevolg kunnen de specifieke territoriale bevoegdheidsregels in de artikelen 624 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek ook dan worden toegepast wanneer de in die regels als aanknopingspunt vermelde plaats zich op zee bevindt. Tot heden waren alleen de *beslagrechters* van de arrondissementen Antwerpen en West-Vlaanderen in de territoriale zee en de EEZ territoriaal bevoegd (art. 633, § 2, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek). Ook een bevoegdheidsregeling voor de rechter *ten gronde* is echter wenselijk. Vooralsnog wordt de bevoegdheidsuitbreiding enkel doorgevoerd wat betreft scheepvaartzaken. Daaronder dient te worden verstaan de betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde

Le nouvel article 622 *bis* concerne des attributions générales d'une compétence territoriale à certains juges, par dérogation à la règle de principe selon laquelle le juge est seulement compétent dans les limites de sa juridiction, qui est prévue à l'article 622 C. jud. En raison de sa portée générale, la disposition est insérée juste après l'article 622 C. jud. Le § 1er rend les juges des arrondissements d'Anvers et de Flandre occidentale compétents territorialement en mer territoriale et dans la ZEE. Par conséquent, les règles spécifiques en matière de compétence territoriale dans les articles 624 et suivants du Code Judiciaire peuvent également être appliquées lorsque le lieu indiqué comme lien de connexité dans ces règles se situe en mer. Jusqu'à présent, seuls les *juges des saisies* des arrondissements d'Anvers et de Flandre occidentale étaient compétents territorialement en mer territoriale et dans la ZEE (art 633, § 2, deuxième alinéa du Code judiciaire). Un régime attributif de compétences est toutefois également souhaitable pour le juge *du fond*. Pour le moment, l'élargissement des compétences n'est appliqué qu'en ce qui concerne les instances en rapport avec la navigation. Il faut entendre par là les matières contentieuses qui se rapportent en tout ou en partie aux matières régies dans le Code belge de la Navigation. Le § 2 rend non seulement les juges de l'arrondissement de Flandre orientale, mais aussi les juges de l'arrondissement d'Anvers compétents dans

aangelegenheden. § 2 maakt, naast de rechters van het arrondissement Oost-Vlaanderen, de rechters van het arrondissement Antwerpen bevoegd in het linkerscheldeoevergebied waarin de Waaslandhaven ligt, voor zover het binnen het arrondissement Oost-Vlaanderen valt. Tot op heden was alleen de *beslagrechter* van het arrondissement Antwerpen territoriaal bevoegd *voor een beslag op zeeschip* gelegd in de Waaslandhaven (art. 633, § 2, derde lid van het Gerechtelijk Wetboek). Ook de toekenning van de bevoegdheid *ten gronde* aan de Antwerpse rechtbanken is echter wenselijk, teneinde optimaal gebruik te maken van hun specialisatie ter zake. Aangezien in het linkerscheldeoevergebied ook tot rechtsgedingen aanleiding gevende betwistingen voorkomen die geen betrekking hebben op het scheepvaart- en havenbedrijf, geldt de uitgebreide bevoegdheid van de Antwerpse rechtbanken enkel voor scheepvaartzaken. De nieuwe bepalingen maken verschillende rechters voor de betrokken zaken "gelijkelijk" bevoegd. De eiser of verzoeker kan dus kiezen voor welke van de bevoegde rechters hij de zaak inleidt. De verweerder kan geen exceptie van onbevoegdheid inroepen, zodat de nieuwe regelingen niet zullen leiden tot bijkomende betwistingen met betrekking tot de rechterlijke bevoegdheid. Dat verschillende rechters bevoegd zijn om van een bepaalde zaak kennis te nemen is in het gerechtelijk recht niet ongebruikelijk.

Gelet op de algemene bevoegdheid in scheepvaartzaken die aan de Antwerpse rechters ingevolge het nieuwe artikel 622*bis* toekomt in het linkeroevergebied, is de in artikel 633, § 2, derde lid van het Gerechtelijk Wetboek vervatte bijzondere bevoegdheidstoekenning voor beslag op een zeeschip aldaar overbodig. Zij wordt dan ook opgeheven. De bepalingen van artikel 633, § 2, eerste en tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek blijven behouden. Zij worden door de algemene bevoegdheidstoewijzing in het nieuwe artikel 622*bis* met betrekking tot scheepvaartzaken in de territoriale zee en de EEZ niet overbodig. De in artikel 633, § 2, eerste en tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek behandelde beslagmaatregelen en middelen tot tenuitvoerlegging hebben immers niet noodzakelijk betrekking op scheepvaartzaken.

le territoire de la rive gauche de l'Escaut, dans lequel se trouve le port du Pays de Waes, dans la mesure où il fait partie de l'arrondissement de Flandre orientale. À ce jour, seul le *juge des saisies* de l'arrondissement d'Anvers était compétent territorialement pour une *saisie sur un navire de mer* situé dans le port du Pays de Waes (art. 633, § 2, troisième alinéa du Code judiciaire). L'attribution de compétences *sur le fond* aux tribunaux anversois est toutefois également souhaitable, afin de faire un usage optimal de leur spécialisation en la matière. Étant donné que, dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, des matières contentieuses donnant lieu à des procès surviennent également, lesquelles sont sans rapport avec la navigation et l'exploitation portuaire, les compétences élargies des tribunaux anversois s'appliquent uniquement aux instances en rapport avec la navigation. Les nouvelles dispositions rendent différents tribunaux compétents « dans une égale mesure » pour les matières concernées. Le demandeur ou le requérant peut donc choisir devant lequel des juges compétents il introduit l'affaire. Le défendeur ne peut invoquer aucune exception d'incompétence, de telle sorte que les nouvelles réglementations n'entraîneront pas de contentieux supplémentaire en ce qui concerne la compétence judiciaire. Il n'est pas rare, en droit judiciaire, que différents juges soient compétents pour connaître d'une affaire déterminée.

Considérant la compétence générale dans les instances en rapport avec la navigation qui est attribuée aux juges anversois en vertu du nouvel article 622 *bis* dans le territoire de la rive gauche, l'attribution d'une compétence particulière prévue à l'article 633, § 2, troisième alinéa du Code judiciaire pour la saisie sur un navire de mer est superflue. Elle est donc abrogée. Les dispositions de l'article 633, § 2, premier et deuxième alinéas du Code judiciaire sont conservées. Elles ne sont pas superflues en raison de l'attribution d'une compétence générale dans le nouvel article 622 *bis*, concernant les instances en rapport avec la navigation en mer territoriale et dans la ZEE. Les mesures de saisie et moyens d'exécution traités à l'article 633, § 2, premier et deuxième alinéas du Code judiciaire ne concernent en effet pas nécessairement les instances en rapport avec la navigation.

- Rechterlijke bevoegdheid voor maritieme aansprakelijkheidsprocedures

In samenhang met de invoering van het nieuwe Scheepvaartwetboek wordt ervoor gekozen om de maritieme aansprakelijkheidsprocedures te concentreren bij gespecialiseerde rechtbanken, zowel in materieel als in territoriaal opzicht. De nodige aanpassingen inzake de rechterlijke bevoegdheid worden bewerkstelligd door wijzigingen aan de artikelen 569, 574, 585, 588 en 627 van het Gerechtelijk Wetboek. Daarnaast wordt ook in artikel 574, eerste lid, 7°, het nieuwe begrip "scheepvaartzaken" geïntroduceerd.

- Andere specifieke rechterlijke bevoegdheidsregels

In artikel 569, eerste lid, 44°, van het Gerechtelijk Wetboek, aangaande de bevoegdheid voor het beroep tegen sommige beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, wordt een verwijzing naar de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart vervangen door een verwijzing naar de overeenkomstige bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

In het nieuwe artikel 601*ter*, 7°, van het Gerechtelijk Wetboek wordt de bevoegdheid van de politierechtbank gevestigd voor het beroep tegen beslissingen tot het opleggen van administratieve geldboetes op grond van het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Het vervangen artikel 633*decies* van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt voortaan de territoriale bevoegdheidsregels met betrekking tot de beide hierboven vermelde procedures.

In artikel 588, 8°, van het Gerechtelijk Wetboek, aangaande de bevoegdheid voor geschillen bij de aflevering van langs de binnenwateren vervoerde goederen, wordt een verwijzing naar de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting vervangen door een verwijzing naar de overeenkomstige bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

- Rechterlijke bevoegdheid voor geschillen tussen reder en kapitein

- Compétence judiciaire pour les procédures de responsabilité en droit maritime

Conjointement à l'introduction du nouveau Code de la Navigation, il est décidé de concentrer les procédures de responsabilité en droit maritime auprès de tribunaux spécialisés, aussi bien sur le plan matériel que territorial. Les adaptations nécessaires en matière de compétence judiciaire sont effectuées par des modifications aux articles 569, 574, 585, 588 et 627 du Code judiciaire. En outre, la nouvelle notion d'« instances en rapport avec la navigation » est aussi introduite à l'article 574, premier alinéa, 7°.

- Autres règles spécifiques en matière de compétence judiciaire

À l'article 569, premier alinéa, 44°, du Code judiciaire, relatif à la compétence d'appel contre certaines décisions du Conseil d'enquête maritime, un renvoi à la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime est remplacé par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Dans le nouvel article 601*ter*, 7°, du Code judiciaire, la compétence du tribunal de police est confirmée pour l'appel contre des décisions d'amendes administratives en vertu du nouveau Code de la Navigation.

L'article de remplacement 633*decies* du Code judiciaire détermine dorénavant les règles de compétences territoriales concernant les deux procédures mentionnées ci-dessus.

À l'article 588, 8°, du Code judiciaire, relatif à la compétence pour les litiges lors de la livraison des marchandises transportées par voie navigable, un renvoi à la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement intérieur est remplacé par un renvoi à la disposition correspondante dans le nouveau Code de la Navigation.

- Compétence judiciaire pour les litiges opposant armateur et capitaine

Gelet op de accentuering in het nieuwe Scheepvaartwetboek van de werknemersfunctie van de kapitein, de door de rechtsleer verdedigde wenselijkheid van een sociale bescherming, de vigerende rechtspraak en de wenselijkheid van een eenvoudig hanteerbaar regime is het aangewezen om alle geschillen tussen de reder en de kapitein, ongeacht of ze betrekking hebben op de uitvoering van de arbeidsovereenkomst dan wel de handelsbevoegdheden van de kapitein, principieel aan de arbeidsgerechten toe te vertrouwen, en zulks uitdrukkelijk in de wet te bevestigen. Dit wordt gedaan door de wijziging van artikel 578 van het Gerechtelijk Wetboek.

Compte tenu de l'accentuation dans le nouveau Code de la Navigation de la fonction d'employé du capitaine, de l'opportunité d'une loi de protection sociale défendue par la doctrine, de la jurisprudence en vigueur et de l'opportunité d'avoir un régime facilement applicable, il est recommandé de confier par principe aux juridictions du travail tous les litiges opposant armateur et capitaine, indépendamment du fait qu'ils concernent l'exécution du contrat de travail ou la capacité juridique du capitaine, et de confirmer cela explicitement dans la loi. Cela se fait en modifiant de l'article 578 du Code judiciaire.

- Procedureregels m.b.t. kort geding in scheepvaartzaken

- Règles de procédure relatives au référé dans les instances en rapport avec la navigation

De wijziging van artikel 1037 van het Gerechtelijk Wetboek beoogt een verplichting in te voeren voor de eisers in kort geding in scheepvaartzaken, om in de dagvaarding woonstkeuze te doen in België. Voorts wordt bepaald dat het eventuele rechtsmiddel dat tegen de navolgende beschikking in kort geding zou worden ingesteld, aan de gekozen woonplaats kan worden betekend. Ten slotte wordt bewerkstelligd dat, zoals reeds geldt voor de inleidende dagvaarding in kort geding, ook een dagvaarding in verzet of hoger beroep van dag tot dag of van uur tot uur kan geschieden, en dat bij verstek terstond recht kan worden gedaan. Wanneer het hoger beroep daarentegen wordt ingesteld bij contradictoir verzoekschrift, neergelegd op de griffie, is de bijzondere korte verschijningstermijn voor scheepvaartzaken niet van toepassing. Aangezien de geïntimeerde dan door de griffie bij gerechtsbrief moet worden opgeroepen, is een verschijningstermijn van slechts enkele uren of dagen in een dergelijk geval niet realistisch. Ingevolge deze wetswijziging worden de lange verschijningstermijnen, de verhoogde kosten van een betekening in het buitenland en de kosten van de vertaling van de inleidende akte vermeden. Aldus draagt de nieuwe bepaling bij tot een efficiënter en sneller procesverloop, wat in scheepvaartzaken in kort geding ten zeerste wenselijk is. De formulering van de eerste zin is geïnspireerd door artikel 1389 van het Gerechtelijk Wetboek inzake woonstkeuze door de beslaglegger. Om aan te

La modification de l'article 1037 du Code judiciaire vise à imposer aux demandeurs en référé dans les instances en rapport avec la navigation de faire, dans la citation, élection de domicile en Belgique. Elle prévoit par ailleurs que le recours éventuel qui serait introduit contre l'ordonnance en référé qui en découle peut être signifié au domicile élu. Elle fait enfin en sorte qu'une citation en opposition ou en appel peut être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure et qu'en cas de non-présentation, le jugement peut être fait sur-le-champ, comme c'est déjà le cas pour les citations introductives en référé. Si, en revanche, l'appel est intenté sur requête contradictoire déposée au greffe, le délai de comparution particulièrement court des instances en rapport avec la navigation ne s'applique pas. Étant donné que l'intimé doit alors être convoqué par pli judiciaire par le greffe, un délai de comparution de quelques heures ou jours seulement n'est pas réaliste dans un tel cas. En vertu de cette modification de loi, les longs délais de comparution, les frais plus élevés de signification à l'étranger et les coûts de la traduction de l'acte introductif sont évités. La nouvelle disposition contribue ainsi à une procédure plus efficace et plus rapide, ce qui est extrêmement souhaitable dans les instances en rapport avec la navigation en référé. La formulation de la première phrase est inspirée de l'article 1389 du Code judiciaire relatif à l'élection de domicile par le saisissant. Pour se conformer à la terminologie utilisée dans le nouveau Code de la Navigation, la notion de « matière maritime et fluviale » sera remplacée par la notion d'« instances

sluiten bij de terminologie die wordt gebruikt in het nieuwe Scheepvaartwetboek wordt het begrip "zee- en rivierzaken" vervangen door het begrip "scheepvaartzaken". Daaronder dient ook in dit geval te worden verstaan de betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden. Het begrip omvat zowel geschillen m.b.t. het commerciële zeehandelsrecht als geschillen aangaande de niet-commerciële scheepvaart.

en rapport avec la navigation ». Dans ce cas, il faut entendre par là les matières contentieuses qui se rapportent en tout ou en partie aux matières régies dans le Code de la Navigation. La notion comprend à la fois les litiges relatifs au droit commercial maritime et les litiges concernant la navigation non commerciale.

- Verwijzingen naar het Belgisch Scheepvaartwetboek en correcties

In artikel 144*quater* van het Gerechtelijk Wetboek wordt een verwijzing naar de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

- Renvois vers le Code belge de la Navigation et corrections

Dans l'article 144*quater* du Code judiciaire, un renvoi à la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer est remplacé par un renvoi à la disposition correspondante du Code belge de la Navigation.

In artikel 1253*sexies* van het Gerechtelijk Wetboek wordt het eerste lid gewijzigd teneinde, wat de in de aldaar geregelde vordering te vermelden gegevens met betrekking tot schepen betreft, een verwijzing naar een bepaling van het nieuwe Scheepvaartwetboek op te nemen. Daarnaast wordt een juridisch-technische correctie doorgevoerd, in zoverre de bepaling een kantmelding voorschreef op de laatst overgeschreven titel van verkrijging van zeeschepen. De formaliteiten van overschrijving en kantmelding, zoals die bestaan op de grondhypotheekbewaringen, bestaan immers niet op de scheepshypotheekbewaring.

Dans l'article 1253*sexies* du Code judiciaire, le premier alinéa est modifié afin d'inclure un renvoi à une disposition du nouveau Code de la Navigation en ce qui concerne les données relatives aux navires à mentionner dans l'affaire qui y est réglée. En outre, une correction juridico-technique sera effectuée, dans la mesure où la disposition prévoyait une mention marginale pour le dernier titre transcrit de l'acquisition de navires de mer. Les formalités de transcription et de mention marginale, telles qu'elles existent sur les conservations des hypothèques terrestres, n'existent en effet pas sur la conservation des hypothèques maritimes.

- Wijzigingen i.v.m. scheepsbeslag

Ten slotte worden een aantal wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek doorgevoerd met het oog op de nieuwe wettelijke regeling van het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag.

- Modifications en matière de saisie de navire

Enfin, un certain nombre de modifications sont apportées au Code judiciaire compte tenu de la nouvelle législation de saisie conservatoire et saisie-exécution sur navire.

In de artikelen 1467 en 1545 wordt verduidelijkt dat het bewarend beslag en de tenuitvoerlegging op schepen worden geregeld in het Scheepvaartwetboek.

Dans les articles 1467 et 1545 est précisé que la saisie conservatoire et l'exécution sur les navires sont régies par le Code de la Navigation.

De artikelen 1467 tot 1480, 1545 tot 1559 en 1655 tot 1675 van het Gerechtelijk Wetboek worden

Les articles 1467 à 1480, 1545 à 1559 et 1655 à 1675 du Code judiciaire sont abrogés, car la matière qui y

opgeheven, nu de erin geregelde materie voortaan in het Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

Luidens het bijkomende lid in artikel 633, § 1 berust de territoriale bevoegdheid voor een bewarend scheepsbeslag bij de rechter van de plaats waar het schip zich bevindt of zich naar verwachting zal bevinden. In vergelijking met de in artikel 633, § 1, eerste lid van het Gerechtelijk Wetboek vervatte basisregel met betrekking tot de territoriale rechterlijke bevoegdheid inzake beslag en met artikel 1467, eerste lid van het Gerechtelijk Wetboek, dat bij de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek zal worden opgeheven, vermeldt de bepaling uitdrukkelijk de hypothese dat het schip in het rechtsgebied van de bevoegde rechter wordt verwacht. Bij lezing van de totnogtoe vigerende wetsartikelen zou kunnen worden aangenomen dat de rechter enkel kan toestaan dat beslag wordt gelegd op schepen die zich *op het ogenblik van de beschikking* reeds in het rechtsgebied van de rechtbank bevinden. De mogelijkheid dat de rechter de toelating verleent voordat de schepen zich binnen zijn arrondissement bevinden, wordt nochtans ook naar huidig recht reeds geacht te bestaan. Hier kan worden vooropgesteld dat het niet ter zake doet binnen welke termijn het schip in het rechtsgebied wordt verwacht of dat het schip eerst een ander rechtsgebied zal aandoen. Het beslag kan zelfs worden toegestaan maanden voordat het schip wordt verwacht. Het spreekt voor zich dat het bewarend beslag ook onder vigeur van de nieuwe bepaling slechts mag worden *gelegd* wanneer het schip zich effectief binnen het rechtsgebied bevindt van de rechter die de toelating verleende.

De formulering van artikel 1493, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangepast zodat zij niet langer geldt voor de schorsing van de geldigheidsduur van een scheepsbeslag.

De formulering van artikel 1497, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangepast zodat zij nog alleen geldt voor de omzetting van beslag op onroerend goed, en niet langer voor de omzetting van een scheepsbeslag.

Afdeling 12 – Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en

était régie l'est maintenant dans le Code de la Navigation.

En vertu de l'alinéa complémentaire de l'article 633, § 1er, la compétence territoriale pour une saisie conservatoire sur navire incombe aux tribunaux du lieu où le navire se trouve ou se trouvera selon les prévisions. Par comparaison avec la règle de base prévue à l'article 633, § 1er, premier alinéa du Code judiciaire concernant la compétence judiciaire territoriale en matière de saisie et avec l'article 1467, premier alinéa du Code judiciaire, qui seront abrogés lors de l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation, la disposition mentionne expressément l'hypothèse que le navire est attendu dans la juridiction du juge compétent. À la lecture des articles de loi en vigueur jusqu'à présent, on pourrait supposer que le juge ne peut autoriser qu'une saisie pratiquée sur les navires qui se trouvent déjà dans la juridiction du tribunal *au moment de l'ordonnance.* La possibilité que le juge donne l'autorisation avant que les navires se trouvent dans son arrondissement est cependant réputée exister déjà en vertu du droit actuel. On peut postuler que le délai dans lequel le navire est attendu dans la juridiction ou le fait que le navire atteindra d'abord une autre juridiction sont sans importance en l'espèce. La saisie peut même être autorisée des mois avant que le navire ne soit attendu. Il va de soi que la saisie conservatoire ne peut elle aussi être *pratiquée* en vertu de la nouvelle disposition que si le navire se trouve effectivement dans le ressort du juge qui a accordé l'autorisation.

La formulation de l'article 1493, deuxième alinéa du Code judiciaire est adaptée, de sorte qu'il ne s'applique plus à la suspension du délai de validité d'une saisie sur navire.

La formulation de l'article 1497, deuxième alinéa du Code judiciaire est adaptée, de sorte qu'il ne s'applique plus qu'à la transformation de la saisie immobilière et non plus à la transformation d'une saisie sur navire.

Section 12 – Modification de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de

akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg

Artikel 66

Een aanzienlijk deel van de bepalingen van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg zijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek verwerkt, maar uitsluitend wat betreft het vervoer over zee en de waterweg. Aangezien de wet een ruimere draagwijdte heeft dan alleen de scheepvaart, wordt hij niet opgeheven.

Zelfs de verwijzingen naar het vervoer over zee en de waterweg worden niet zonder meer opgeheven, omdat zij gedeeltelijk betrekking hebben op gewestbevoegdheden. Door de voorgestelde wijzigingsbepaling wordt echter verduidelijkt dat de bestaande wetsbepalingen niet langer toepassing vinden op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde federale bevoegdheden.

Afdeling 12 – Wijziging van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden

Artikel 67

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 13 – Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen

Artikelen 68 tot 73

Door deze artikelen worden de bepalingen van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen opgeheven, in de mate dat zij tot de federale bevoegdheden behoren. De materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 14 – Wijziging van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de

transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable

Article 66

Une part considérable des dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, est traitée dans le Code belge de la Navigation, mais uniquement en ce qui concerne le transport par mer et par voie navigable Étant donné que la loi porte sur d'autres matières que la navigation, elle n'a pas été abrogée.

Même les renvois au transport par mer et par voie navigable ne sont pas tout simplement abrogés, car ils sont en partie liés aux compétences régionales. Par la disposition modificative, il est précisé que les dispositions de loi existantes ne s'appliquent plus aux compétences fédérales régies dans le Code belge de la Navigation.

Section 12 – Modification de la loi du 1er avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées

Article 67

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi au nouveau Code de la Navigation.

Section 13 – Modification de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

Articles 68 à 73

Ces articles abrogent les dispositions de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, dans la mesure où elles relèvent de la compétence fédérale. La matière est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

Section 14 – Modification de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement

internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972

Artikelen 74 en 75

Door deze artikelen worden de verordenende bepalingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van 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 opgeheven in de mate dat zij betrekking hebben op federale aangelegenheden. De materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Artikel 1 van voornoemde wet, dat louter de goedkeuring van het verdrag behelst, wordt niet opgeheven. Goedkeurings- of instemmingswetten worden immers niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Zij blijven buiten de codificatie.

Artikel 2, § 4 en de artikelen 3 en 4 worden evenmin geheel opgeheven, omdat zij gedeeltelijk betrekking hebben op gewestbevoegdheden, met name de politie over het verkeer op waterwegen. De bepalingen worden wel gewijzigd, zodat zij voortaan geen federale aangelegenheden meer betreffen. Aldus is er geen overlap met het Scheepvaartwetboek.

Afdeling 15 – Wijziging van de algemene wet van 18 juli 1977 inzake douane en accijnzen

Artikel 76

Dit artikel vervangt, met betrekking tot het voorrecht van de expediteurs, makelaars, commissionairs en douane-expediteurs voor de terugvordering van de rechten en taksen en alle sommen aan de Staat voldaan voor rekening van derden, een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Artikel 77

international 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972.

Articles 74 et 75

Ces articles abrogent les dispositions normatives de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, dans la mesure où elles relèvent de la compétence fédérale. La matière est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

L'article 1er de la loi précitée, qui contient purement l'approbation de la convention, n'est pas été abrogé. Les lois d'approbation et d'assentiment ne sont en effet pas reprises dans le Code belge de la Navigation. Elles restent extérieures à la codification.

L'article 2, § 4 et les articles 3 et 4 ne sont pas non plus entièrement abrogés, car ils relèvent en partie des compétences régionales, à savoir de la police de la navigation sur les voies navigables. Les dispositions sont bel et bien modifiées, de sorte que désormais, elles ne relèvent plus de la compétence fédérale. Il n'y a donc pas de chevauchement avec le Code de la Navigation.

Section 15 – Modification de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises

Article 76

En ce qui concerne le privilège des expéditeurs, courtiers, commissionnaires et expéditeurs douaniers pour le recouvrement des droits et taxes, et toutes les sommes versées à l'État pour le compte de tiers, cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Article 77

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi au nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 15 – Wijziging van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten

Section 15 – Modification de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail

Artikel 78

Artikel 78

Dit artikel voert in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten een aan artikel 50 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser en artikel 70 van Titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen analoge bepaling in, voor toepassing op de schepelingen die niet onder deze bijzondere rechtsregimes vallen.

Cet article introduit dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail une disposition analogue à l'article 50 de 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 et à l'article 70 du Titre VI de la loi du 3 juin 2007 contenant diverses dispositions relatives au travail, applicable aux gens d'équipage qui ne relèvent pas de ces régimes particuliers.

In Titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser wordt bepaald dat de schuldvorderingen van de schepeling die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst op het schip bevoorrecht zijn. Om eenzelfde scheepsvoorrecht te creëren ten gunste van de schepelingen die niet onder deze bijzondere regimes vallen, introduceert dit artikel een analoge bepaling in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Dans le Titre VI de la loi du 3 juin 2007 contenant diverses dispositions relatives au travail et dans 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, il est déterminé que les créances du membre d'équipage qui découlent du contrat de travail sur le navire sont privilégiées. Pour créer un même privilège maritime en faveur des gens d'équipage qui ne relèvent pas de ces régimes particuliers, cet article introduit une disposition analogue dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Afdeling 17 - Wijziging van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart

Section 17 - Modification de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime

Artikel 79

Article 79

Door dit artikel worden de artikelen 10 en 11 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, die betrekking hadden op de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars, opgeheven. Deze materie wordt

Cet article abroge les articles 10 et 11 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, qui avaient trait à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire. Cette matière est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Artikelen 80 tot 83

Door deze artikelen worden aan aantal bepalingen gewijzigd in het hoofdstuk met betrekking tot scheepvaartongevallen van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Het hoofdstuk kon niet geheel worden opgeheven omdat de verwijdering van wrakken op de binnenwateren tot de gewestelijke bevoegdheden behoort. Zelfs de wrakkenverwijdering op zee, in de mate dat zij noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden inzake waterwegen en havens, wordt op grond van artikel 6, § 1, X, tweede lid van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen geacht tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

Door de wijzigingen wordt duidelijk gemaakt dat het hoofdstuk voortaan in de zeegebieden slechts van toepassing is op de wrakkenverwijdering noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de havens en waterwegen, die desgevallend kan worden uitgevoerd door de gewestelijke overheden.

De wrakkenverwijdering op zee, in meer algemene zin, behoort tot de federale bevoegdheden en wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

De bepalingen inzake wrakkenruiming in de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, die verband houden met de bescherming van het mariene milieu en met betrekking tot hulp en berging worden opgeheven. Zij behoren eveneens tot de federale bevoegdheden. Voor zover hun behoud nodig was, zijn dergelijke bepalingen terug te vinden in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 18 – Wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen

Artikel 84

Articles 80 à 83

Ces articles modifient un certain nombre de dispositions dans le chapitre relatif aux accidents de navigation de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime. Le chapitre ne pouvait pas être entièrement abrogé, car l'enlèvement des épaves dans les eaux intérieures relève des compétences régionales. Même l'enlèvement des épaves en mer, dans la mesure où il est nécessaire pour l'exercice des compétences régionales en matière de voies navigables et de ports, est réputé relever des compétences régionales, sur la base de l'article 6, § 1er, X, deuxième alinéa de la Loi spéciale de réformes institutionnelles.

Les modifications indiquent clairement que dans les espaces marins, le chapitre ne s'applique désormais qu'à l'enlèvement des épaves nécessaire à l'accessibilité des ports et des voies navigables, qui peut le cas échéant être effectué par les autorités régionales.

L'enlèvement des épaves en mer, dans un sens plus général, relève des compétences fédérales et est désormais régi par le nouveau Code de la Navigation.

Les dispositions relatives à l'enlèvement des épaves du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, qui ont trait à la protection du milieu marin et à l'aide et l'assistance sont abrogées. Elles relèvent également des compétences fédérales. Dans la mesure où leur conservation était nécessaire, de telles dispositions se retrouvent dans le nouveau Code de la Navigation.

Section 18 – Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

Article 84

Door de voorgestelde wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen in de wettelijke bepalingen over het begrotingsfonds "Fonds Leefmilieu" vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 19 – Wijziging van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003

Artikel 85

Door dit artikel worden alle actieve bepalingen, op de instemmingsbepaling na, van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003 opgeheven, nu de nationale uitvoeringsbepalingen van het betrokken Verdrag in het Scheepvaartwetboek zijn geïntegreerd.

Afdeling 20 – Wijziging 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

Artikel 86

Door dit artikel worden twee verwijzingen naar de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen vervangen door verwijzingen naar de daarmee overeenstemmende titel 3 van boek 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 87

La disposition modificative proposée remplace un renvoi à la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, dans les dispositions de loi sur le fonds budgétaire « Fonds environnement », par un renvoi à la disposition correspondante du Code belge de la Navigation.

Section 19 – Modification de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles de cette Convention, faite à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003

Article 85

Cet article abroge toutes les dispositions actives, à l'exception des dispositions d'assentiment, de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles de cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003, maintenant que les dispositions d'exécution nationales de la Convention en question sont intégrées dans le Code de la Navigation.

Section 20 – Modification 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

Article 86

Cet article remplace deux renvois à la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, par des renvois au titre 3 du livre 5 correspondant du Code belge de la Navigation.

Article 87

Door de voorgestelde wijziging wordt de bepaling worden de bepalingen over de meldingsplicht bij scheepvaartongevallen 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 gestroomlijnd met de uit het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken afkomstige bepalingen over de melding van wrakken in de EEZ (art. 7.6.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek) en de bepalingen over de melding van voorvallen waarbij het schip betrokken is (art. 5.3.9 van het Belgisch Scheepvaartwetboek).

La modification proposée harmonise les dispositions sur l'obligation d'information en cas d'accident de navigation 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, avec les dispositions de la Convention de Nairobi relatives à l'enlèvement des épaves sur la signalisation des épaves dans la ZEE (art. 7.6.14 du Code belge de la Navigation) et les dispositions sur la signalisation des événements qui touchent le navire (art. 5.3.9 du Code belge de la Navigation).

Artikel 88

Door dit artikel wordt een verwijzing naar hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart aangevuld met een verwijzing naar de bepalingen over wrakverwijdering in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Artikel 88

Cet article renvoie au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime complété d'un renvoi aux dispositions sur l'enlèvement des épaves dans le nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 21 – Wijziging van het Wetboek van Vennootschappen

Section 21 – Modification du Code des sociétés

Artikel 89

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepalingen uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Article 89

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi aux dispositions correspondantes du nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 22 - Wijziging van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser

Section 22 - Modification de 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 ;

Artikelen 90 en 91

Door deze artikelen worden verwijzingen naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Articles 90 et 91

Ces articles remplacent les renvois au Livre II du Code de commerce par des renvois aux dispositions correspondantes du nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 23 – Wijziging van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht

Artikel 92

Door dit artikel wordt de toepasselijkheid van artikel 89 van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht op schepen afgeschaft. In het Scheepvaartwetboek wordt omtrent het zakenrechtelijk statuut van schepen een duidelijke IPR-verwijzingsregel ingevoerd.

Section 23 – Modification de la Loi du 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé

Article 92

Cet article abolit l'applicabilité de l'article 89 de la loi du 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé. Dans le Code de la Navigation, une règle de conflit de droit international privé est introduite concernant le statut de droit réel des navires.

Afdeling 24 – Wijziging van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten

Artikelen 93 en 94

Door deze wijzigingsbepalingen worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij en de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Section 24 – Modification de la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine

Articles 93 et 94

Ces dispositions modificatives remplacent les renvois à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Afdeling 25 - Wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen

Door deze artikelen worden verwijzingen naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Section 25 - Modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail

Ces articles remplacent les renvois au Livre II du Code de commerce par des renvois aux dispositions correspondantes du nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 26 - Wijziging van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren

Artikel 97

Door deze wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging vervangen

Section 26 - Modification de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques

Article 97.

Cette disposition modificative remplace un renvoi à la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime

door een verwijzing naar de daarmee overeenstemmende titel 2 van boek 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

par un renvoi au titre 2 du livre 5 correspondant du Code belge de la Navigation.

Afdeling 27 – Wijziging van de wet van 3 augustus 2012 betreffende bepaalde vormen van collectief beheer van beleggingsportefeuilles

Section 27 – Modification de la loi du 3 août 2012 relative à certaines formes de gestion collective de portefeuilles d'investissement

Artikel 98

Article 98

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 28 – Wijziging van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002

Section 28 – Modification de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 de la Convention d'Athènes 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, ratifié à Londres le 1er novembre 2002.

Artikel 99

Article 99

Door dit artikel wordt artikel 4 van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002 opgeheven. De betrokken materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Cet article abroge l'article 4 de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 de la Convention d'Athènes 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, ratifié à Londres le 1er novembre 2002. La matière concernée est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 29 – Wijziging van het Wetboek van economisch recht

Section 29 – Modification du Code de droit économique

Artikel 100

Article 100

De wet van 22 april 2016 houdende wijziging en invoeging van bepalingen inzake consumentenkrediet en hypothecair krediet in verschillende boeken van het Wetboek van economisch recht heeft de voormalige bepalingen van Titel I van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, die in 2014 werden overgeheveld naar het Wetboek van economisch recht, toepasselijk gemaakt op sommige kredieten gewaarborgd met een scheepshypotheek. Kredietovereenkomsten bestemd voor het verwerven of behouden van een binnenschip dat

La loi du 22 avril 2016 portant modification et introduction des dispositions en matière de crédit à la consommation et de crédit hypothécaire dans plusieurs livres du Code de droit économique a rendu les anciennes dispositions du Titre I de la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire, qui ont été transférées dans le Code de droit économique en 2014, applicables à certains crédits garantis par une hypothèque sur navire. Les contrats de crédit destinés à acquérir ou à conserver un bateau de navigation intérieure non affecté à des opérations lucratives de navigation ont en effet été classés, via la définition

niet bestemd is voor winstgevende scheepvaartverrichtingen werden immers, via de desbetreffende definitie, onder het begrip "hypothecair krediet met een onroerende bestemming" gebracht (art. I.9, 53/1° van het wetboek van economisch recht).

concernée, dans la notion de « crédit hypothécaire à destination immobilière » (art. I.9, 53/1° du Code de droit économique).

De betrokken categorie binnenschepen werd omschreven als binnenvaartuigen "zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel". De genoemde wet van 26 maart 2012 maakte het mogelijk om binnenschepen die niet bestemd zijn voor winstgevende scheepvaartverrichtingen te boek te laten stellen en er een hypotheek op te vestigen.

Les catégories concernées de bateaux de navigation intérieure « visées à l'article 2, premier alinéa, de la loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux de navigation intérieure visés à l'article 271 du Livre II du Code de commerce ». Ladite loi du 26 mars 2012 permettait d'immatriculer et d'hypothéquer les bateaux de navigation intérieure non affectés à des opérations lucratives de navigation.

Aangezien de wet van 26 maart 2012 door het onderhavige wetsontwerp wordt opgeheven, kan er niet langer naar worden verwezen. Eigenlijk blijkt een beperking tot die schepen die niet bestemd zijn voor winstgevende scheepvaartverrichtingen ook niet nodig te zijn. In artikel VII.2, § 2 van het Wetboek van economisch recht wordt immers reeds bepaald dat de betrokken wetsbepalingen in verband met het hypothecair krediet hoe dan ook alleen van toepassing zijn op de kredietovereenkomsten gesloten met een consument, en een consument wordt door artikel I.1, 2° gedefinieerd als "iedere natuurlijke persoon die handelt voor doeleinden die buiten zijn handels-, bedrijfs-, ambachts- of beroepsactiviteit vallen". Het zal dus hoe dan ook uitsluitend gaan om pleziervaartuigen, woonschepen, etc.

Étant donné que la loi du 26 mars 2012 est abrogée par le présent projet de loi, on ne peut plus y référer. En fait, une limitation aux bateaux non affectés à des opérations lucratives de navigation ne semble pas non plus utile. Dans l'article VII.2, § 2 du Code de droit économique, il est en effet déjà déterminé que les dispositions de loi relatives au crédit hypothécaire ne s'appliquent qu'aux contrats de crédit conclus avec un consommateur, celui-ci étant défini par l'article I.1, 2° comme « toute personne physique qui agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou professionnelle ». Cela ne concernera donc que les bateaux de plaisance, les bateaux-logements, etc.

Voorts lijkt evenmin een reden voor te liggen om de kredieten bestemd voor het verwerven of behouden van zeeschepen van de regeling uit te sluiten – ofschoon het geval van een particulier die op krediet een zeeschip wenst te verwerven wellicht minder vaak zal voorkomen.

En outre, il ne semble pas non plus y avoir de raison d'exclure du régime les crédits destinés à l'achat ou la conservation de navires de mer – bien que le cas d'un particulier qui souhaite acheter à crédit un navire de mer soit peu fréquent.

De onderhavige wijzigingsbepaling brengt derhalve alle kredietovereenkomsten met particulieren bestemd voor het verwerven of behouden van schepen onder het toepassingsgebied van de wetsbepalingen in verband met het hypothecair krediet, en schrijft

La présente disposition modificative fait donc entrer tous les contrats de crédit avec des particuliers destinés à l'achat ou la conservation de navires dans le champ d'application des dispositions de loi relatives au crédit hypothécaire, et prescrit qu'ils sont

voor dat ze op dezelfde wijze als de hypothecaire kredieten met een onroerende bestemming worden behandeld.

traités de la même manière que les crédits hypothécaires à destination immobilière.

Afdeling 30 – Wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I)

Section 30 – Modification de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I)

Artikelen 101 en 102

Articles 101 et 102

Door deze wijzigingsbepalingen worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Ces dispositions modificatives remplacent des renvois à la loi du lundi 5 juin 1972 sur la sécurité du bâtiment par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Afdeling 31 – Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Section 31 – Modification de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Artikelen 103 tot 107

Articles 103 à 107

Ofschoon in het nieuwe Scheepvaartwetboek bepalingen zijn opgenomen die analoog zijn aan de bepalingen van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, wordt laatstgenoemde wet niet geheel opgeheven. Hij regelt immers mede de sanctionering van inbreuken op enkele aan de scheepvaart verwante wetten die in het Scheepvaartwetboek niet zijn opgenomen. In die mate dient de wet van 25 december 2016 te worden behouden.

Bien que le nouveau Code de la Navigation comprenne des dispositions qui sont analogues aux dispositions de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, cette dernière loi n'est pas entièrement abrogée. Par la sanction des infractions, il réglemente en effet certaines des lois relatives à la navigation, qui ne sont pas reprises dans le Code de la Navigation. Dans cette mesure, la loi du 25 décembre 2016 doit être maintenue.

Voorts schrappen zij de wetten die in het Scheepvaartwetboek opgaan uit de opsomming van de in de wet van 25 december 2016 bedoelde wetten.

De plus, elles suppriment les lois qui, dans le Code de la Navigation, résultent de la somme des lois visées par la loi du 25 décembre 2016.

Ten slotte wordt in de wet van 25 december 2016 het hoofdstuk over de administratieve geldboete voor gedepenaliseerde inbreuken en de daarbij horende bijlage opgeheven, omdat dit hoofdstuk uitsluitend betrekking heeft op de sancties die worden gesteld op inbreuken op 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

Enfin, dans la loi du 25 décembre 2016, le chapitre sur l'amende administrative pour les infractions dépénalisées et ses annexes sont abrogés, car ce chapitre concerne uniquement les sanctions prises sur les infractions au 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)

binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, en omdat die materie voortaan in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

HOOFDSTUK 4 - OPHEFFINGSBEPALINGEN

Artikel 109

De bepalingen van de wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 110

Alle bepalingen van de wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart, die heden nog in werking zijn, worden materieel opgenomen in het nieuwe Scheepvaartwetboek. Door het voorgestelde artikel wordt derhalve de wet van 4 september 1908 geheel opgeheven.

Artikel 111

De bepalingen van de wet van 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht zijn achterhaald. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 112

De bepalingen van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 113

Belgische overheidsschepen worden principieel aan alle bepalingen van het nieuwe Scheepvaartwetboek onderworpen. Bijgevolg dient hun rechtspositie niet langer te worden

n° 2006/2004, et parce que cette matière est désormais régie par le Code belge de la Navigation.

CHAPITRE 4 - DISPOSITIONS ABROGATOIRES

Article 109

Les dispositions de la loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnés par la justice belge sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 110

Toutes les dispositions de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la compétence en matière de navigation maritime et intérieure, qui sont encore en vigueur aujourd'hui, sont matériellement reprises dans le nouveau Code de la Navigation. L'article proposé abroge donc complètement la loi du 4 septembre 1908.

Article 111

Les dispositions de la loi organique du Conseil des prises du 26 août 1919 sont dépassés. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Articles 112

Les dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 113

Les navires publics belges sont en principe soumis à toutes les dispositions du nouveau Code de la Navigation. En conséquence, leur position juridique ne doit plus être régie par la loi du 28 novembre 1928

beheerst door de wet van 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkluidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, geteekend te Brussel, op 10 april 1926. De wet van 28 november 1928, die thans – gedeeltelijk – de rechtspositie van aan de overheid toebehorende zeeschepen regelt en die het Verdrag van 10 april 1926 in het nationale recht heeft getransponeerd, wordt daarom door dit artikel opgeheven.

visant à introduire dans la législation belge des décisions compatibles avec celles de la Convention internationale établissant des règles uniformes en matière d'immunités des navires d'État, conclue à Bruxelles, le 10 avril 1926. La loi du 28 novembre 1928, qui régit désormais – partiellement – la position juridique des navires de mer appartenant à l'État et qui a transposé la Convention du 10 avril 1926 dans le droit national est donc abrogée par cet article.

Artikel 114

De bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting zijn, naargelang het geval, ofwel in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd, ofwel vervangen door alternatieve regelingen – zoals de bepalingen van het Scheepvaartwetboek die berusten op het CMNI-Verdrag. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 114

Les dispositions de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement intérieur sont, selon le cas, soit intégrées dans le nouveau Code de la Navigation, soit remplacées par un régime alternatif – tel que les dispositions du Code de la Navigation qui reposent sur la Convention CMNI. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 115

De bepalingen van de wet van 9 augustus 1963 tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 115

Les dispositions de la loi du 9 août 1963 établissant la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 116

De bepalingen van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 116

Les dispositions de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 117

De geldende bepalingen van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage,

Article 117

Les dispositions en vigueur de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faite

opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek opgenomen. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 118

De geldende bepalingen van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 119

De geldende bepalingen van de wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij zijn achterhaald. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 120

Door dit artikel wordt de wet van 17 juli 1987 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences, en van de Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974, opgeheven.

Artikel 121

Door dit artikel wordt de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen opgeheven. De bepalingen van de wet zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd.

Artikel 122

De bepalingen van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Alleen de bepaling over het onderzoeken van scheepsvoorvallen wordt niet overgenomen omdat zij, in het licht van de oprichting en taakomschrijving van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, niet langer dient te worden behouden.

Door dit artikel wordt de bestaande wet geheel opgeheven.

à Bruxelles le 29 novembre 1969, sont reprises dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 118

Les dispositions en vigueur de la loi 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 119

Les dispositions en vigueur de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge sont dépassés. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 120

Cet article abroge la loi du 17 juillet 1987 portant approbation de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faite à Genève le 6 avril 1974.

Article 121

Cet article abroge la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer. Les dispositions de la loi sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation.

Article 122

Les dispositions de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Seule la disposition concernant l'examen des événements survenus à un navire n'est pas repris car, à la lumière de la création et de la description des tâches de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation, elle ne doit plus être maintenue.

Cet article abroge complètement la loi existante.

Artikel 123

De enige nog actieve bepalingen van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Alle andere bepalingen zijn wijzigings- en opheffingsbepalingen of overgangsbepalingen die hun uitwerking reeds hebben gehad.

Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 124

De bepalingen van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikelen 125 en 126

De bepalingen van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg worden de bestaande wetten door deze artikelen geheel opgeheven.

Artikel 127

De bepalingen van de wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 128

Article 123

Les seules dispositions encore actives de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Toutes les autres dispositions sont des dispositions modificatives et abrogatoires ou des dispositions transitoires qui ont déjà produit leurs effets.

Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 124

Les dispositions de la loi du 5 février 2007 relatives à la sûreté maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Articles 125 et 126

Les dispositions de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. En conséquence, les lois existantes sont complètement abrogées par ces articles.

Article 127

Les dispositions de la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, et portant exécution de la Convention, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 128

De bepalingen van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 129

De bepalingen van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 130

De bepalingen van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 131

De bepalingen van de wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel hebben onder vigeur van het nieuwe Scheepvaartwetboek geen reden van bestaan meer. De bepalingen met betrekking tot de teboekstelling, de zakelijke rechten en de openbaarheid zijn voortaan immers uit zichzelf van toepassing op de bedoelde binnenvaartuigen. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 132

De bepalingen van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd en, waar nodig,

Les dispositions de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 129

Les dispositions de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 130

Les dispositions de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution concernant la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accidents ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 131

Les dispositions de la loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux de navigation intérieure visée à l'article 271 du Livre II du Code de commerce, n'ont en vertu du nouveau Code de la Navigation, plus aucune raison d'exister. Les dispositions relatives à l'enregistrement, aux droits réels et à la publicité sont en effet désormais applicables en eux-mêmes aux bâtiments de navigation intérieure concernés. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 132

Les dispositions de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation, et adaptées si nécessaire. Par

aangepast. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 133

De bepalingen van de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 134

De bepalingen van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 135

De bepalingen van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 136

De bepalingen van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 137

De bepalingen van de wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van 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

conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 133

Les dispositions de la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 134

Les dispositions de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 135

Les dispositions de la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 136

Les dispositions de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 137

Les dispositions de la loi du 19 juin 2016 portant exécution du 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 ont été intégrées dans le

2009/16/EG zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 138

De bepalingen van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van 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 zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 139

De bepalingen van de wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

HOOFDSTUK 5 – OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 140

Onder het nieuwe Scheepvaartwetboek vervangt de term "scheepvaartcontroleurs" de omslachtige, in de huidige wetgeving voorkomende formuleringen als "de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe door de Koning aangesteld zijn". Niet alle scheepvaartcontroleurs hebben hetzelfde pakket bevoegdheden. In de definitie wordt daarom aangegeven dat de scheepvaartcontroleurs "met een of meer welbepaalde uitvoerings- en handhavingsopdrachten zijn belast".

Door de voorgestelde overgangsbepaling wordt verzekerd dat de thans met bepaalde opdrachten belaste ambtenaren hun bevoegdheid zullen behouden, althans totdat de Koning, als hoofd van de uitvoerende macht, er anders over beschikt.

Artikel 141

nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 138

Les dispositions de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du 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 ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 139

Les dispositions de la loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 140

Dans le nouveau Code de la Navigation, les termes « contrôleurs de la navigation » remplacent la formulation lourde contenue dans la législation actuelle « les fonctionnaires chargés par le Roi du contrôle de la navigation ». Tous les contrôleurs de la navigation n'ont pas le même ensemble de compétences. C'est pourquoi, dans la définition, il est indiqué que les contrôleurs de la navigation « sont chargés d'une ou plusieurs tâches spécifiques d'exécution et d'application ».

Par la disposition transitoire proposée, on garantit que les fonctionnaires désormais investis de certaines tâches conserveront leur compétence, au moins jusqu'à ce que le Roi, en tant que chef du pouvoir exécutif, en décide autrement.

Article 141

Deze voorgestelde bepaling is de overname van de overgangsbepaling die reeds voorkwam in artikel 20, § 3 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. Zij geldt voor bepaalde schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond vóór 18 juli 1982. Dergelijke schepen worden stilaan zeldzaam, maar de bepaling behoudt vooralsnog haar belang.

Artikel 142

De bepalingen van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffen zekerheidsrechten op schepen.

Nieuwe bepalingen betreffende zakelijke zekerheidsrechten hebben in beginsel onmiddellijke werking, behalve indien er vóór hun inwerkingtreding reeds een toestand van samenloop is ontstaan. In dat geval worden de posities van de schuldeisers onherroepelijk vastgelegd en wordt hun rangorde bepaald volgens de op dat ogenblik toepasselijke bepalingen.

Die overgangsregeling wordt, met het oog op de rechtszekerheid, in dit artikel uitdrukkelijk bevestigd.

Artikel 143

De in dit artikel betrokken bepalingen van het Scheepvaartwetboek hebben betrekking op het scheepsbeslag.

De algemene regel met betrekking tot de werking in de tijd van regels van procesrecht is dat zij onmiddellijk van toepassing zijn. De onderhavige regels beschrijven evenwel op omvattende wijze de bijzondere procedures van het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag, en zijn als dusdanig onderling op elkaar afgestemd. Daarom verdient het de voorkeur dat, op een bewarend of uitvoerend scheepsbeslag, deze regels als geheel al dan niet van toepassing zijn. Er wordt gekozen voor de betekening van het beslagexploot als doorslaggevend aanknopingspunt: de beslagen waarvan het exploot vóór de inwerkingtreding van het Scheepvaartwetboek reeds betekend is, blijven onderworpen aan de voorheen geldende

Cette disposition proposée est la reprise de la disposition transitoire qui apparaissait déjà à l'article 20, § 3 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires. Elle s'applique à certains navires dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant la date du 18 juillet 1982. De tels navires se font rares, mais la disposition conserve pour le moment son importance.

Article 142

Les dispositions du Titre 5 du Livre 2 du Code belge de la Navigation concernent les sûretés sur navires.

De nouvelles dispositions relatives aux droits des sûretés commerciales ont en principe un effet immédiat, sauf s'il existe déjà une situation de concours avant leur entrée en vigueur. Dans ce cas, les positions des créanciers sont fixées de manière irrévocable et leur ordre de priorité est déterminé conformément aux dispositions applicables à ce moment-là.

Ce régime transitoire est expressément confirmé dans cet article, en vue de la sécurité juridique.

Article 143

Les dispositions du Code de la Navigation concernées par cet article ont trait à la saisie sur navire.

La règle générale concernant le fonctionnement dans le temps des règles de droit procédural est qu'elles sont immédiatement applicables. Les présentes règles décrivent également, de façon succincte, les procédures spéciales de la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire, et elles sont en tant que telles harmonisées les unes par rapport aux autres. Par conséquent, il est préférable que, dans une saisie conservatoire ou saisie-exécution, ces règles dans leur ensemble puissent ou non s'appliquer. En ce qui concerne la signification de l'exploit de saisie, le critère de départ pertinent est le suivant : les saisies dont l'exploit a déjà été signifié avant l'entrée en vigueur du Code de la Navigation restent soumises aux dispositions de loi préalablement en vigueur. Les

wetsbepalingen. De beslagen waarvan het exploot na de inwerkingtreding wordt betekend, vallen onder de nieuwe regels.

Artikel 144

De in dit artikel opgenomen regeling betreft de toepassing in de tijd van de regels in het nieuwe Scheepvaartwetboek met betrekking tot contractuele en buitencontractuele verbintenissen. Het betreft onder meer de bepalingen over de aansprakelijkheid van de Belgische Staat voor de handelingen van het Belgisch Scheepsregister, de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders, , de verbintenissen van de contractspartijen bij vervoer- en bevrachtingsovereenkomsten en de verbintenissen ingevolge averij-grosse, aanvaring of berging.

Het aanknopingspunt dat bepaalt of de nieuwe dan wel de oude regels van toepassing zijn is het feit dat de verbintenissen doet ontstaan of, ingeval van verbintenissen uit overeenkomst, het sluiten van de overeenkomst.

Ten aanzien van bestaande overeenkomsten wordt aldus het principe bevestigd van de eerbiedigende werking. Van dit principe zou enkel moeten worden afgeweken indien de nieuwe bepalingen van openbare orde zijn, wat niet het geval is.

Wat de buitencontractuele aansprakelijkheid betreft, dient te worden benadrukt dat het schadeverwekkende feit – dat de verbintenis tot schadevergoeding doet ontstaan – niet enkel het aanknopingspunt is voor de bepaling van de aansprakelijkheid, maar eveneens voor de omvang ervan, inclusief het eventueel toepasselijke beperkingsregime. Het recht op beperking ontstaat in principe immers – ongeacht of het daadwerkelijk wordt uitgeoefend – op het ogenblik van het schadeverwekkende feit. Indien het toepasselijke beperkingsregime zou worden bepaald aan de hand van het ogenblik waarop de beperking wordt ingeroepen, zoals sommige auteurs bepleiten, zou de door de aansprakelijkheidsbeperking begunstigde partij bovendien eenzijdig het toepasselijke recht kunnen kiezen.

Artikel 145

saisies dont l'exploit est signifié après l'entrée en vigueur relèvent des nouvelles règles.

Article 144

Le régime repris dans cet article concerne l'application dans le temps des règles du nouveau Code de la Navigation en ce qui concerne les obligations contractuelles et extracontractuelles. Cela concerne notamment les dispositions sur la responsabilité de l'État belge pour les opérations du Registre naval belge, la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs, les obligations des parties contractantes dans le cadre des contrats de transport et d'affrètement et les obligations suite à l'avarie commune, l'abordage ou l'assistance.

Le critère de départ qui détermine si les règles nouvelles et anciennes s'appliquent est le fait qu'elles font naître les obligations ou, en cas d'obligations contractuelles, la conclusion du contrat.

En ce qui concerne les contrats existants, le principe de l'effet différé est ainsi confirmé. On ne dérogerait à ce principe que si les nouvelles dispositions étaient d'ordre public, ce qui n'est pas le cas.

En ce qui concerne la responsabilité extracontractuelle, il faut souligner que le fait dommageable – qui fait naître l'obligation de dommages-intérêts – est le critère de départ pour déterminer non seulement la responsabilité, mais aussi sa portée, y compris le régime de limitation éventuellement applicable. En effet, le droit à la limitation naît en principe au moment du fait dommageable – peu importe qu'il soit ou non réellement exercé. Si le régime de limitation applicable devait être déterminé au moyen du moment où la limitation est invoquée, comme certains auteurs le préconisent, la partie bénéficiant de la limitation de responsabilité pourrait également choisir unilatéralement le droit applicable.

Article 145

Artikel 2.5.52 van het nieuwe Scheepvaartwetboek wijst de rechtbank van koophandel te Antwerpen aan als de voor de eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van een scheepshypotheek bevoegde rechter.

Op de principiële onmiddellijke werking van wetten van procesrecht geldt een uitzondering voor het geval de toepassing van die wetten ertoe zou leiden dat gedingen die op geldige wijze aanhangig zijn gemaakt bij een gerechtsinstantie daaraan worden onttrokken. Voor die gevallen blijft de oude wet gelden.

Dit artikel vormt een toepassing van die algemene regel. De overgangsregeling wordt, met het oog op de rechtszekerheid, uitdrukkelijk bevestigd.

Artikel 146

Dit artikel bevat, voor twee in het nieuwe Scheepvaartwetboek vervatte verjaringsregels die niet aan een ander regime van overgangsrecht onderhevig zijn, een eerder klassieke overgangsregeling. In zoverre de nieuwe wet de termijn van de lopende verjaring verlengt, is de nieuwe wet onmiddellijk van toepassing en blijft het aanvangspunt van de termijn onveranderd. In zoverre de nieuwe wet de verjaringstermijn verkort, wordt de verjaring beheerst door de nieuwe wet, maar begint de termijn pas te lopen vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe wet, weze het dat dit een eerder ingetreden verjaring overeenkomstig de oude wet niet zal verhinderen.

Article 147

Deze overgangsbepaling strekt ertoe dat de getuigschriften of certificaten, voor de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek afgegeven op basis van door deze wet opgeheven wetsbepalingen worden beschouwd als gelijkwaardig aan de overeenstemmende getuigschriften of certificaten afgegeven op basis van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De Koning wordt ertoe gemachtigd nadere overgangsmaatregelen vast te stellen.

L'article 2.5.52 du nouveau Code de la Navigation désigne le tribunal de commerce d'Anvers comme juridiction compétente pour la demande en radiation ou en réduction de l'enregistrement de l'hypothèque sur navire.

En ce qui concerne l'effet immédiat de principe des lois du droit procédural, une exception s'applique pour le cas où l'application de ces lois mènerait au fait que les procédures qui sont valablement intentées auprès d'une autorité judiciaire y sont soustraites. Dans ces cas, l'ancienne loi demeure valable.

Cet article est une application de cette règle générale. Le régime transitoire est expressément confirmé, en vue de la sécurité juridique.

Article 146

Cet article contient un régime transitoire assez classique pour deux règles de prescription du nouveau Code de la Navigation qui ne sont pas soumises à un autre régime de droit transitoire. Dans la mesure où la nouvelle loi prolonge le délai de prescription en cours, la nouvelle loi s'applique immédiatement et le point de départ du délai reste inchangé. Dans la mesure où la nouvelle loi raccourcit le délai de prescription, la prescription est régie par la nouvelle loi, mais le délai ne commencera à courir qu'à partir de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, même si n'empêchera pas une prescription antérieure conformément à l'ancienne loi.

Article 147

Cette disposition transitoire vise à ce que les attestations ou les certificats émis avant l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation sur la base des dispositions de loi abrogées par cette loi soient réputés équivalents aux attestations ou certificats correspondants délivrés sur la base du Code belge de la Navigation.

Le Roi est habilité à établir d'autres mesures transitoires.

HOOFDSTUK 6 - INWERKINGTREDING

Artikel 148

Dit artikel bepaalt dat de wet – en het nieuwe Scheepvaartwetboek dat erdoor wordt ingevoerd – in werking treedt op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van één jaar na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Om enige flexibiliteit toe te laten, wordt de Koning gemachtigd om over het tijdstip van inwerkingtreding van delen van deze wet te beslissen, zonder dat Hij evenwel de hierboven vermelde termijn kan verlengen.

Le Premier Ministre,

CHAPITRE 6 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Article 148

Cet article détermine que la loi – et le nouveau Code de la Navigation qu'elle introduit – entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après sa publication au Moniteur belge.

Pour permettre une certaine souplesse, le Roi est habilité à décider des délais de l'entrée en vigueur de certaines parties de cette loi, sans toutefois prolonger la période susmentionnée.

De Eerste Minister,

Charles MICHEL

Le Vice-Premier Ministre en Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,

De Vice-eersteminister en Minister van Werk, Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

De Vice-eersteminister en Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Agenda numérique,

De Vice-eersteminister en Minister van Digitale Agenda,

Alexander DE CROO

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,

De Vice-eersteminister en Minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

Koen GEENS

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

De Minister van Sociale zaken en Volksgezondheid,

Maggie DE BLOCK

Le Ministre des Pensions, De Minister van Pensioenen,

Daniel BACQUELAINE

Le Ministre des Finances, De Minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

La Ministre de l'Energie et de l'Environnement, De Minister van Energie en Leefmilieu,

Marie Christine MARGHEM

Le Ministre de la Défense, De Minister van Defensie,

Steven VANDEPUT

La Ministre du Budget,

De Minister van Begroting,

SOPHIE WILMÈS

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Le Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME

de Minister van Middenstand, Zelfstandigen en KMO's

Denis DUCARME

Le Secrétaire d'État l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative

de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging

Theo FRANCKEN

Le Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et à la Mer du Nord

de Staatssecretaris voor Bestrijding van sociale Fraude en Noordzee

Philippe DE BACKER

La Secrétaire d'État à la Politique scientifique

de Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid

Zuhal DEMIR