**KONINKRIJK BELGIE**

---

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER**

---

**Scheepvaart**

---

**Voorontwerp van wet tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek**

**FILIP, Koning der Belgen,**

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

Op de voordracht van de Minister van Justitie, de Minister van Mobiliteit en de Minister van Noordzee

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De Minister van Justitie, de Minister van Mobiliteit en de Minister van Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

**HOOFDSTUK 1. – INLEIDENDE BEPALING**

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

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

**Art. 2.** In artikel 1.1.1.1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in paragraaf 1, 7° wordt het woord "7.1.4, § 3" vervangen door het woord "3.7.1.4, § 3";
2° in paragraaf 1, 49° wordt het woord "7.1.4, § 3" vervangen door het woord "2.7.1.4, § 3".
3° het artikel wordt aangevuld met een bepaling 66°, luidende:
" 66° "Dubbelwand-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.".

**Art. 3.** Artikel 1.1.1.3, § 1, van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 23° en 24°, luidende:
" 23° "pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsgebruik": elk pleziervaartuig dat wordt gebruikt bij de uitoefening van een economische activiteit, met of zonder winstoogmerk, door een onderneming of een natuurlijk persoon, ongeacht de plaats waar deze activiteit wordt uitgeoefend, evenals elk pleziervaartuig dat wordt geregistreerd door een verhuurbedrijf;

**ROYAUME DE BELGIQUE**

---

**SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS**

---

**Navigation**

---

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

**PHILIPPE, Roi des Belges,**

**À tous, présents et à venir, Salut.**

Sur la proposition du Ministre de la Justice, du Ministre de la Mobilité et du Ministre de la Mer du Nord

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le Ministre de la Justice, le Ministre de la Mobilité et le Ministre de la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit :

**CHAPITRE 1er. – DISPOSITION INTRODUCTIVE**

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

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

**Art. 2.** À l'article 1.1.1.1, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans le paragraphe 1er, 7°, le mot « 7.1.4, § 3 » est remplacé par le mot « 3.7.1.4, § 3 » ;
2° dans le paragraphe 1er, 49°, le mot « 7.1.4, § 3 » est remplacé par le mot « 2.7.1.4, § 3 ».
3° l'article est complété par un 66° rédigé comme suit :

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

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

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

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

**Art. 4.** Artikel 1.1.1.4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:
" 6° EEZ: de Belgisch exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.".

**Art. 5.** In artikel 1.2.1.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in het eerste lid worden de woorden "worden, op de dag van hun aanbieding en" vervangen door het woord "worden";
2° het derde lid wordt vervangen als volgt:
"Indien op dezelfde dag verscheidene aan de regel van de openbaarheid onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister zijn aangeboden, wordt de voorrang bepaald naar het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging dat wordt toegekend op basis van het tijdstip van aanbieding, voor zover dit kan worden vastgesteld."
3° het laatste lid wordt opgeheven.

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

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

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

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

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

"Art. 2.2.1.10/1. Bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen
De Koning kan bepalen dat nader aangeduide zeeschepen moeten of mogen worden geregistreerd in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning:
1° de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;
2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.".

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

**Art. 4.** L'article 1.1.1.4 du même code est complété par un 6° rédigé comme suit :
« 6° ZEE : la zone économique exclusive belge telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord. ».

**Art. 5.** À l'article 1.2.1.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° à l'alinéa 1er, les mots « constatés, le jour de leur remise et » sont remplacés par le mot « constatés » ;

2° l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit :
« Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au Registre naval belge, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le Registre naval belge au registre de dépôts, qui est attribué sur la base du moment de leur remise, pour autant qu'elle puisse être constatée. »

3° le dernier alinéa est abrogé.

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

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

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

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

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

« Art. 2.2.1.10/1. Registres particuliers pour certains navires de mer
Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :
1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;
2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés. ».

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

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

**Art. 12.** In de Franse versie van artikel 2.2.3.1, § 2 ,van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° het woord "qui" wordt ingevoegd tussen de woorden "du livre 4" en de woorden "y ont trait";
2° de woorden "est assimilé" worden vervangen door de woorden ", sont assimilés".

**Art. 13.** In artikel 2.2.3.3 van hetzelfde wetboek wordt het woord "titel" opgeheven.

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

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

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

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

**Art. 18.** In artikel 2.2.5.35, 2° van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° het opschrift wordt vervangen door "Scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren";
2° in 2° worden de woorden ", het scheepstoebehoren en de vracht" vervangen door de woorden " en het scheepstoebehoren".

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

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

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

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

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

**Art. 12.** Dans la version française de l'article 2.2.3.1, § 2, du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le mot « qui » est inséré entre les mots « du livre 4 » et les mots « y ont trait » ;
2° les mots « est assimilé » sont remplacés par les mots « , sont assimilés ».

**Art. 13.** Dans la version néerlandaise de l'article 2.2.3.3 du même code, le mot « titre » est supprimé.

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

**Art. 15.** Dans l'article 2.2.4.5, §1er, 2° du même code, le mot «prise, » est supprimé.

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

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

**Art. 18.** À l'article 2.2.5.35, 2° du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° l'intitulé est remplacé par « Éléments du navire et accessoires du navire » ;
2° au 2°, les mots «, aux accessoires du navire et au fret » sont remplacés par les mots « et aux accessoires du navire ».

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

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

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

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

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

**Art. 24.** In artikel 2.3.1.9 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 4 vervangen als volgt:
" § 4. Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder zijn tegenstelbaar aan derden wanneer ze openbaar zijn gemaakt.".

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

**Art. 26.** In artikel 2.3.1.22, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° de woorden "de verbintenissen" worden opgeheven;
2° in paragraaf 1, 1° worden de woorden "die door de kapitein" vervangen door de woorden "de verbintenissen die door de kapitein";
3° in paragraaf 1, 2° worden de woorden "die worden aangegaan" vervangen door de woorden "de cognossementen die worden uitgegeven".

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

**Art. 28.** In artikel 2.3.2.4 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in paragrafen 1 en 2 wordt het woord "schepen" tweemaal vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragraaf 3 wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

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

**Art. 30.** In artikel 2.3.2.8 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragrafen 1, 2, 3, 6, 7 en 8 wordt het woord "schip" zesmaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 31.** In artikel 2.3.2.9 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragrafen 1 en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

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

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

**Art. 24.** Dans l'article 2.3.1.9 du même code, le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit :
« § 4. Les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire sont opposables aux tiers si elles ont été rendues publiques. ».

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

**Art. 26.** À l'article 2.3.1.22, § 1er du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° les mots « des obligations » sont supprimés ;
2° dans le paragraphe 1er, 1°, les mots « qui sont contractées » sont remplacés par les mots « des obligations qui sont contractées » ;
3° dans le paragraphe 1er, 2°, les mots « qui sont contractées » sont remplacés par les mots « des connaissements qui sont émis ».

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

**Art. 28.** À l'article 2.3.2.4 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans les paragraphes 1er et 2, le mot « navires » est remplacé deux fois par les mots « navires de mer » ;
2° dans le paragraphe 3, le mot « navire » est remplacé par les mots « navire de mer ».

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

**Art. 30.** À l'article 2.3.2.8 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans les paragraphes 1er, 2, 3, 6, 7 et 8, le mot « navire » est remplacé six fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 31.** À l'article 2.3.2.9 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans les paragraphes 1er et 3, le mot « navire » est remplacé deux fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 32.** In artikel 2.3.2.10 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragrafen 1 en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 33.** In artikel 2.3.2.11 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragrafen 1 en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 34.** In artikel 2.3.2.12 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in het eerste lid wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

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

**Art. 36.** In artikel 2.3.2.14 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragrafen 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, eerste en tweede lid, paragraaf 3, eerste en tweede lid, paragraaf 4, eerste lid en 1° en 2°, wordt het woord "schip" negenmaal vervangen door het woord "zeeschip".

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

**Art. 38.** In artikel 2.3.2.16 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "Schepen" vervangen door het woord "Zeeschepen";
2° in het eerste lid wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 39.** Artikel 2.3.2.17 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" De Koning kan de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder deze verdragen vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.".

**Art. 40.** Artikel 2.3.2.19 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" Voor de toepassing van deze onderafdeling of zijn uitvoeringsbesluiten wordt industrieel personeel dat

**Art. 32.** À l'article 2.3.2.10 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans les paragraphes 1er et 3, le mot « navire » est remplacé deux fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 33.** À l'article 2.3.2.11 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans les paragraphes 1er et 3, le mot « navire » est remplacé deux fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 34.** À l'article 2.3.2.12 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans l'alinéa 1er, le mot « navire » est remplacé par les mots « navire de mer ».

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

**Art. 36.** À l'article 2.3.2.14 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans les paragraphes 1er, alinéas 1er et 2, paragraphe 2, alinéas 1er et 2, paragraphe 3, alinéas 1er et 2, paragraphe 4, alinéa 1er et 1° et 2°, le mot « navire » est remplacé neuf fois par les mots « navire de mer ».

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

**Art. 38.** À l'article 2.3.2.16 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « Navires » est remplacé par les mots « Navires de mer » ;
2° dans l'alinéa 1er, le mot « navire » est remplacé trois fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 39.** L'article 2.3.2.17 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. À cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.

**Art. 40.** L'article 2.3.2.19 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Pour l'application de la présente sous-section ou de ses arrêtés d'exécution, les membres du personnel

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

**Art. 41.** In artikel 2.3.2.21 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragraaf 1 en 2 worden de woorden "of teboekstaand schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip";
3° in paragraaf 2, 2° en paragraaf 4 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 42.** In artikel 2.3.2.22 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragraaf 1, eerste lid en paragraaf 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 43.** In artikel 2.3.2.23 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in het eerste lid wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

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

**Art. 45.** In artikel 2.3.2.25 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";
2° in paragraaf 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, eerste lid en 2° en paragraaf 3 wordt het woord "schip" vijfmaal vervangen door het woord "zeeschip".

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

**Art. 47.** In artikel 2.3.2.27 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "Schepen" vervangen door het woord "Zeeschepen";
2° in het eerste lid wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

**Art. 48.** Artikel 2.3.2.28 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" De Koning kan de toepassing van het PAL-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder dit verdrag vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermeld verdrag en van dit hoofdstuk afwijken.".

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

**Art. 41.** À l'article 2.3.2.21 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans les paragraphes 1er et 2, les mots « navire enregistré ou immatriculé » sont remplacés deux fois par les mots « navire de mer enregistré » ;
3° dans le paragraphe 2, 2° et le paragraphe 4, le mot « navire » est remplacé deux fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 42.** À l'article 2.3.2.22 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er et le paragraphe 3, le mot « navire » est remplacé deux fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 43.** À l'article 2.3.2.23 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans l'alinéa 1er, le mot « navire » est remplacé par les mots « navire de mer ».

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

**Art. 45.** À l'article 2.3.2.25 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « navires » est remplacé par les mots « navires de mer » ;
2° dans le paragraphe 1er, alinéas 1er et 2, le paragraphe 2, alinéa 1er et 2° et le paragraphe 3, le mot « navire » est remplacé cinq fois par les mots « navire de mer ».

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

**Art. 47.** À l'article 2.3.2.27 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « Navires » est remplacé par les mots « Navires de mer » ;
2° dans l'alinéa 1er, le mot « navire » est remplacé trois fois par les mots « navire de mer ».

**Art. 48.** L'article 2.3.2.28 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Le Roi peut étendre l'application de la Convention PAL aux navires de mer qui ne relèvent pas de cette convention. À cet égard, des dispositions qui dérogent à la convention susmentionnée et au présent chapitre peuvent être adoptées.

**Art. 49.** In artikel 2.3.2.30 worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de Nederlandse versie van paragraaf 1, 3° en 4° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" viermaal vervangen door het woord "zeeschip".
2° in de Franse tekst van paragraaf 1, 3° worden de woorden "aux navires" vervangen door de woorden "au navire de mer".

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

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

**Art. 52.** In artikel 2.3.2.36 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° paragraaf 1, 1° wordt vervangen als volgt:
" 1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel of verlies van of beschadiging aan zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), voorkomend aan boord van het zeeschip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, en andere daaruit voortvloeiende schade;";
2° paragraaf 1, 3° wordt vervangen als volgt:
" 3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op buitencontractuele rechten, en die in rechtstreeks verband voorkomen met de exploitatie van het zeeschip of met bergingswerkzaamheden;".

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

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

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

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

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

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

**Art. 49.** Dans l'article 2.3.2.30 les modifications suivantes sont apportées :
1° dans le texte français du paragraphe 1er, 3° et 4° du même code, le mot « navire » est remplacé trois fois par les mots « navire de mer » ;
2° dans le texte français du paragraphe 1er, 3° les mots « aux navires » sont remplacées par les mots « au navire de mer ».

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

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

**Art. 52.** À l'article 2.3.2.36 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le paragraphe 1er, 1° est remplacé par ce qui suit :
« 1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire de mer ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ; ».
2° paragraphe 1er, 3° est remplacée par ce qui suit :
« 3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire de mer ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage; ».

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 60.** In artikel 2.4.2.1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in paragraaf 2 wordt het woord "uitsluitend" ingevoegd tussen de woorden "en 2.4.2.12 zijn" en de woorden "van toepassing op".
2° in paragraaf 3, 2° worden de woorden "of teboekgesteld" opgeheven.
3° in paragraaf 3, 3° worden de woorden "of teboekstelling" opgeheven.

**Art. 61.** In artikel 2.4.2.6 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 2 vervangen als volgt:
" § 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van de naam van het zeeschip en de naam van de scheepseigenaar.".

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

**Art. 63.** Artikel 2.4.5.2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:
" § 6. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing indien:
1° het scheepvaartvergrijp nodig is om de veiligheid van het schip of levens op zee te waarborgen;
2° het scheepvaartvergrijp voortvloeit uit schade aan een zeeschip of scheepsuitrusting indien alle voorzorgsmaatregelen werden genomen, tenzij de betrokkene handelde met het oogmerk om het scheepvaartvergrijp te plegen of roekeloos handelde en wetende dat het scheepvaartvergrijp waarschijnlijk zou plaatsvinden;

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

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

**Art. 65.** In artikel 2.5.2.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt:
" 10° "NCCN": het Nationaal Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;
2° het artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 13°, luidende:
" 13° "waterwegbeheerder": elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van Belgische binnenwateren van maritieme aard.".

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

**Art. 60.** À l'article 2.4.2.1 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans le paragraphe 2, le mot « exclusivement » est inséré entre les mots « sont applicables » et les mots « à la procédure ».
2° dans le paragraphe 3, 2°, les mots « ou immatriculé » sont supprimés.
3° dans le paragraphe 3, 3°, les mots « ou d'immatriculation » sont supprimés.

**Art. 61.** Dans l'article 2.4.2.6 du même code, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :
« § 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer le nom du propriétaire du navire de mer et le nom du navire.

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

**Art. 63.** L'article 2.4.5.2 du même code est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :
« § 6. Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables si :
1° l'infraction maritime est nécessaire pour garantir la sécurité du navire ou des vies en mer ;
2° l'infraction maritime découle de dommages à un navire de mer ou à l'équipement du navire si toutes les mesures de précaution ont été prises, sauf si l'intéressé a agi dans le but de commettre l'infraction maritime ou a agi de manière téméraire et sachant que l'infraction maritime aurait probablement lieu ;

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

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

**Art. 65.** À l'article 2.5.2.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le 10° est remplacé par ce qui suit :
« 10° « NCCN » : le Centre de crise national du SPF Intérieur ;
2° l'article est complété par un 13° rédigé comme suit :

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

**Art. 66.** In artikel 2.5.2.3 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:
" § 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven of waterweg waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.
Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden faciliteiten langs waterwegen die buiten een haven liggen aanzien als havenfaciliteiten. De waterwegbeheerder treedt hier op als havenbeheerder.".

2° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:
" § 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling.
Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.
Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de Koning vaste constructies in de Belgische maritieme zones aanduiden als een faciliteit waarop dit hoofdstuk geheel of gedeeltelijk van toepassing is.".
3° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:
" § 4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten worden schepen die zowel over de nodige certificaten voor zeevaart als binnenvaart beschikken, altijd beschouwd als zeeschepen.".

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

**Art. 68.** Artikel 2.5.2.4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.".

**Art. 69.** Artikel 2.5.2.8, § 3, van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" De Koning kan bijkomende taken toekennen aan het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.".

**Art. 70.** In artikel 2.5.2.13 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° het woord "ADCC" tweemaal vervangen door het woord "NCCN";
2° de woorden "de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en" worden ingevoegd tussen de woorden "kennis gebracht van" en "elke betrokken persoon".

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

**Art. 66.** À l'article 2.5.2.3 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit :
« § 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports ou voies navigables dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.
Pour l'application du présent chapitre, les installations le long de voies navigables situées à l'extérieur d'un port sont considérées comme des installations portuaires. Le gestionnaire de voies navigables fait ici office de gestionnaire du port. ».
2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :
« § 2. Les coordonnées de la zone visée au § 1er sont fixées par le Roi, le cas échéant en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.
Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.
Sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, le Roi peut désigner des constructions fixes dans les zones maritimes belges comme installations soumises totalement ou partiellement au présent chapitre. ».
3° l'article est complété par un paragraphe 4 rédigé comme suit :
« § 4. Pour l'application du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les navires qui disposent des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure sont toujours considérés comme des navires de mer. ».

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

**Art. 68.** L'article 2.5.2.4 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime. ».

**Art. 69.** L'article 2.5.2.8, § 3 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime. ».

**Art. 70.** À l'article 2.5.2.13 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° les mots « la DGCC » sont remplacés deux fois par les mots « le NCCN » ;
2° les mots « l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et » sont insérés entre les mots « sûreté portuaire à » et « à toute personne ».

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

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

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

**Art. 74.** In artikel 2.5.2.24, van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht: :
1° in paragraaf 2 wordt het woord haven tweemaal vervangen door de woorden "haven of havenfaciliteit";

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de volgende zin:
" Deze opleidingen kunnen ook gegeven worden door de Gemeenschappen erkende opleidingsinstanties die voldoen aan de door de Koning erkende nadere regels.".

**Art. 75.** Artikel 2.5.3.1 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het MARPOL-Verdrag.".

**Art. 76.** Artikel 2.5.3.6 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:
" § 6. Met MARPOL-certificaat wordt elk certificaat of ander document voorgeschreven door het MARPOL-Verdrag bedoeld.".

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

**Art. 78.** In hetzelfde wetboek wordt een artikel 2.5.3.12 ingevoegd, luidende:
" **Art. 2.5.3.12. Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen**

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

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

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

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

**Art. 74.** À l'article 2.5.2.24 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans le paragraphe 2, les mots « d'un port » sont remplacés deux fois par les mots « d'un port ou d'une installation portuaire » ;
2° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante :
« Ces formations peuvent également être données par les organismes de formation reconnus par les Communautés, qui satisfont aux modalités et conditions reconnues par le Roi. ».

**Art. 75.** L'article 2.5.3.1 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention MARPOL sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question.

**Art. 76.** L'article 2.5.3.6 du même code est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :
« § 6. Par certificat MARPOL, on entend tout certificat ou autre document prescrit par la Convention MARPOL. ».

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

**Art. 78.** Dans le même code, il est inséré un article 2.5.3.12. rédigé comme suit :
« **Art. 2.5.3.12. Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° in paragraaf 1 worden de woorden "kan het vervoersdocument dat de houder alle originelen moet aanbieden" vervangen door de woorden "hebben de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

overige originelen geen verdere geldigheid meer na de levering";
2° in paragraaf 2 worden de woorden "of de afzender tijdig een andersluidende onderrichting verstrekt" opgeheven;
3° in paragraaf 3 worden de woorden "vervoerovereenkomst, onverminderd het recht van de afzender om tijdig een andersluidende onderrichting te verstrekken" vervangen door het woord "cognossement".

**Art. 86.** Artikel 2.6.2.30 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° paragraaf 1 wordt aangevuld met een zin, luidende:

"Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.".
2° in paragraaf 3, tweede lid worden de woorden "artikel 2.6.2.6" vervangen door de woorden "artikel 2.6.2.30, § 5".

**Art. 87.** Artikel 2.6.2.31 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een elfde paragraaf, luidende:
" § 11. De termijnen in dit artikel kunnen verkort worden door de voorzitter van de ondernemingsrechtbank indien het bederfbare goederen betreft.".

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

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

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

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

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

**Art. 93.** In artikel 2.7.1.7 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° paragraaf 1 wordt aangevuld met de woorden ", uitgezonderd de scheepsbrandstoffen";
2° in paragraaf 2 en 3 wordt het woord "reder" tweemaal vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker".

2° dans le paragraphe 2, les mots « ou que le chargeur fournisse à temps une instruction contraire » sont supprimés ;
3° dans le paragraphe 3, les mots « contrat de transport ou au moyen de celui-ci, sans préjudice du droit du chargeur de fournir en temps utile une instruction contraire » sont remplacés par les mots « connaissement ou au moyen de celui-ci ».

**Art. 86.** À l'article 2.6.2.30 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le paragraphe 1er est complété par une phrase rédigée comme suit :
« Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu. ».

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

**Art. 87.** L'article 2.6.2.31 du même code est complété par un paragraphe 11 rédigé comme suit :
« § 11. Le président du tribunal de l'entreprise peut écourter les délais prévus au présent article s'il s'agit de marchandises périssables. ».

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

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

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

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

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

**Art. 93.** À l'article 2.7.1.7 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le paragraphe 1er est complété par les mots «, excepté les combustibles marins » ;
2° dans les paragraphes 2 et 3, les mots « l'armateur » sont remplacés deux fois par les mots « l'armateur ou l'utilisateur du navire ».

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

**Art. 95.** In artikel 2.7.2.1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° paragraaf 1, a) wordt aangevuld met het woord "of";
2° paragraaf 1, b) wordt vervangen als volgt:
"b) al de betrokken schepen Belgische schepen zijn.".

**Art. 96.** In artikel 2.7.2.8 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in de hoofding worden de woorden "of gemeerde" ingevoegd tussen de woorden "Geankerde" en "schepen";
2° het artikel wordt aangevuld met de woorden "of gemeerd zijn".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 95.** À l'article 2.7.2.1 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le paragraphe 1er, a) est complété par le mot « ou » ;
2° le paragraphe 1er, b) est remplacé par ce qui suit :
« b) tous les navires concernés sont des navires belges. ».

**Art. 96.** À l'article 2.7.2.8 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° l'intitulé est complété par les mots « ou amarrés » ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 106.** In artikel 2.7.7.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in 3° wordt het woord "vervoert" vervangen door de woorden "kan vervoeren";
2° in 11° wordt het woord "minstens" ingevoegd tussen de woorden "een werkonbekwaamheid van" en de woorden "tweeënzeventig uur";
3° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen 20° en 21°, luidende:
" 20° "de Minister" : de minister bevoegd voor de Federale instantie voor onderzoek van Scheepvaartongevallen;
21° "exploitant": de natuurlijke of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als bevrachter, één of meer schepen exploiteert.".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"**Art. 4.1.1.7 Burgerrechtelijke aansprakelijkheid**

**Art. 106.** À l'article 2.7.7.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° au 3°, le mot « transportant » est remplacé par les mots « pouvant transporter » ;
2° au 11°, les mots « l'incapacité de travail pendant plus de » sont remplacés par les mots « une incapacité de travail d'au moins » ;
3° l'article est complété par les 20° et 21°, rédigés comme suit :
« 20° « le Ministre » : le Ministre qui a l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation dans ses attributions ;
21° « exploitant » : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur, un ou plusieurs navires. ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Art. 4.1.1.7 Responsabilité civile**

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

**Art. 115.** In artikel 4.1.2.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in paragraaf 1, wordt het tweede lid vervangen als volgt:
"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.";
2° paragraaf 3 wordt opgeheven.

**Art. 117.** Artikel 4.1.2.5 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

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

1° in de hoofding wordt het woord "2.2.3.15" vervangen door het woord "2.2.3.16";
2° in paragraaf 2, 1° wordt het woord "2.2.3.15" vervangen door het woord "2.2.3.16";
3° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:
" § 4. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

**Art. 119.** In artikel 4.1.2.8., § 3, van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:
"§ 3. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

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

**"Art. 4.1.2.8/1. Inbreuken op de Dubbelwand-Verordening**
Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, de scheepseigenaar en/of de exploitant die de Dubbelwand-Verordening overtreedt.

**Art. 4.1.2.8/2. Inbreuken op internationale verdragen**

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

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

**Art. 115.** À l'article 4.1.2.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° le paragraphe 1er, alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :
« Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. » ;
2° le paragraphe 3 est abrogé.

**Art. 117.** L'article 4.1.2.5 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

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

1° dans l'intitulé, le mot « 2.2.3.15 » est remplacé par le mot « 2.2.3.16 » ;
2° dans le paragraphe 2, 1°, le mot « 2.2.3.15 » est remplacé par le mot « 2.2.3.16 » ;
3° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit :
« § 4. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

**Art. 119.** Dans l'article 4.1.2.8, § 3, du même code, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :
« § 3. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

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

**« Art. 4.1.2.8/1. Infractions au Règlement double coque**
Est puni d'une sanction de niveau 7, le propriétaire de navire et/ou l'exploitant qui enfreint le Règlement double coque.

**Art. 4.1.2.8/2. Infractions aux conventions internationales**
Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire. Si une sanction

een specifieke sanctie is opgenomen in dit wetboek of in een andere wet, heeft deze specifieke sanctie voorrang op dit artikel.
Het eerste lid is eveneens van toepassing op inbreuken die gebeuren op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt, rekening houden met de geldende internationale voorschriften.".

**Art. 121.** In artikel 4.1.2.10 van hetzelfde wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in het eerste lid en het tweede lid, 2° wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip";
2° in het tweede lid, 1° en 2° wordt het woord "schepen" tweemaal vervangen door het woord "zeeschepen".

**Art. 122.** In artikel 4.1.2.11 van hetzelfde wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in het eerste lid, 1° en 2° en het tweede lid, 2° wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip";
2° in het tweede lid, 1° en 2° wordt het woord "schepen" tweemaal vervangen door het woord "zeeschepen".

**Art. 123.** Artikel 4.1.2.47 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

**Art. 124.** In artikel 4.1.2.49 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:
1° in de hoofding wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12";
2° in paragraaf 1, 1° en 2°, en in paragraaf 2, 1° en 3°, worden de woorden "of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten" viermaal opgeheven;
3° paragraaf 1, eerste lid, wordt aangevuld met de bepaling onder 3°, luidende:
" 3° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreedt.";
4° paragraaf 2 wordt aangevuld met de bepaling onder 4°, luidende:
" 4° de gezagvoerder, officieren of andere bemanningsleden die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreden.";
5° in paragraaf 6 wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12";
6° in paragraaf 6 worden de woorden "of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten." vervangen door de woorden "uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3."
7° een paragraaf 9 wordt ingevoegd, luidend:
" § 9. In afwijking van artikel 4.1.1.1. en paragrafen 1 en 2 worden lozingen van verboden schadelijke stoffen in de atmosfeer door schepen enkel bestraft met een administratieve geldboete.".

spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.
L'alinéa 1er s'applique également aux infractions qui sont commises en pleine mer et lorsque le navire se trouve volontairement dans un port ou un terminal offshore belge, compte tenu des règles internationales en vigueur. ».

**Art. 121.** À l'article 4.1.2.10 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'alinéa 1er et l'alinéa 2, 2°, le mot « navire » est remplacé deux fois par les mots « navire de mer » ;
2° dans l'alinéa 2, 1° et 2°, le mot « navires » est remplacé deux fois par les mots « navires de mer ».

**Art. 122.** À l'article 4.1.2.11 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° à l'alinéa 1er, 1° et 2° et l'alinéa 2, 2°, le mot « navire » est remplacé trois fois par les mots « navire de mer » ;

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

**Art. 123.** L'article 4.1.2.47 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

**Art. 124.** À l'article 4.1.2.49 du même code, les modifications suivantes sont apportées :
1° dans l'intitulé, le mot « 2.5.3.11 » est remplacé par le mot « 2.5.3.12 » ;
2° dans le paragraphe 1er, 1° et 2°, et dans le paragraphe 2, 1° et 3°, les mots « ou les arrêtés d'exécution y afférents » sont quatre fois supprimés ;
3° le paragraphe 1er, alinéa 1er est complété par un 3° rédigé comme suit :
« 3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3. » ;

4° le paragraphe 2 est complété par un 4° rédigé comme suit :
« 4° le commandant, les officiers ou d'autres membres de l'équipage qui enfreignent les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3. » ;
5° dans le paragraphe 6, le mot « 2.5.3.11 » est remplacé par le mot « 2.5.3.12 » ;
6° dans le paragraphe 6, les mots « ou les arrêtés d'exécution y afférents. » sont remplacés par les mots « ou les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3. »
7° il est inséré un paragraphe 9 rédigé comme suit :
« § 9. Par dérogation à l'article 4.1.1.1 et aux paragraphes 1er et 2, les rejets de substances nocives interdites dans l'atmosphère par les navires sont uniquement punis d'une amende administrative. ».

**Art. 125.** Artikel 4.1.2.50 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:
" § 5. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

**Art. 126 .** Art. 4.1.2.56 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
" In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

**Art. 127.** Art. 4.1.2.57 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

**Art. 128**. In Boek 4, Titel 1, Hoofdstuk 2 van hetzelfde wetboek wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende:

**"Afdeling 5. – Pleziervaart**
**Art. 4.1.2.64 Inbreuken op Boek 5**
§ 1. De eigenaar van een pleziervaartuig dat in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ wordt gebruikt en dat niet ingeschreven is overeenkomstig artikel 5.2.1.1 en de persoon die er op dat ogenblik mee vaart, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
§ 2. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.
§ 3. Inbreuken op de bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3.
§ 4. Het varen met een pleziervaartuig zonder over het correcte vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken wordt gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
§ 5. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.
§ 6. Inbreuken op artikel 5.5.2.1 worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3. Inbreuken op de bepalingen vastgesteld in uitvoering van artikel 5.2.2.2, 2°, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
§ 7. Inbreuken op de uitvoeringsbesluiten vastgesteld in uitvoering van artikel 5.1.1.2, § 3, en artikel 5.3.1.2, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
§ 8. Indien de inbreuken gepleegd worden met een pleziervaartuig bestemd voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden de bedragen bedoeld in de paragrafen 1 tot 8 verdubbeld.".

**Art. 125.** L'article 4.1.2.50 du même code est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit :
« § 5. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

**Art. 126.** L'article 4.1.2.56 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

**Art. 127.** L'article 4.1.2.57 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

**Art. 128**. Dans le Livre 4, Titre 1, Chapitre 2 du même code, il est inséré une section 5 rédigée comme suit :

**« Section 5. – Navigation de plaisance**
**Art. 4.1.2.64 Infractions au Livre 5**
§ 1er. Le propriétaire d'un navire de plaisance utilisé dans les eaux belges, excepté la ZEE, et non inscrit conformément à l'article 5.2.1.1 et la personne qui navigue avec ce navire à ce moment-là sont sanctionnés par une amende administrative de niveau 2.
§ 2. Les infractions aux autres dispositions de la section 1re du chapitre 1er du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.
§ 3. Les infractions aux dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3.
§ 4. Naviguer avec un navire de plaisance sans disposer du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire correct est sanctionné par une amende administrative de niveau 2.
§ 5. Les infractions aux autres dispositions de la section 2 du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.
§ 6. Les infractions à l'article 5.5.2.1 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3. Les infractions aux dispositions déterminées en exécution de l'article 5.2.2.2, 2° sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.
§ 7. Les infractions aux arrêtés d'exécution déterminés en exécution de l'article 5.1.1.2, § 3 et de l'article 5.3.1.2 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.
§ 8. Si les infractions sont commises avec un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles, les montants visés aux paragraphes 1 à 8 sont doublés. ».

**Art. 129.** Artikel 4.2.1.9 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:
"In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, zonder voorafgaande verwittiging de Belgische jachthavens betreden.".

**Art. 130.** Artikel 4.2.1.23 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid luidende:
" Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.".

**Art. 131.** Artikel 4.2.1.25 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid luidende:
"Indien het een buitenlandse vermoedelijke overtreder betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.".

**Art. 132.** In artikel 4.2.1.26, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek worden de woorden "die aanvangt de dag na de vaststelling van de inbreuk" vervangen door de woorden" na de afsluiting van het proces-verbaal".

**Art. 133.** In Boek 4, Titel 2, Hoofdstuk 1 van hetzelfde wetboek wordt een afdeling 2/1 ingevoegd, luidende:

**"Afdeling 2/1. – Het elektronisch proces verbaal**

**Art. 4.2.1.26/1 Begrippen**
Voor de toepassing van deze afdeling en haar uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:
1° het Beheerscomité : het Beheerscomité van de databank e-PV, bedoeld in artikel 100/8 van het Sociaal Strafwetboek;
2° de elektronische identiteitskaart: de elektronische identiteitskaart bedoeld in de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten;
3° het e-PV: het proces-verbaal tot vaststelling van inbreuken dat wordt aangemaakt, opgeslagen en verzonden overeenkomstig het in artikel 3, § 1, eerste lid, bedoelde model via de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek;

**Art. 129.** L'article 4.2.1.9 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les ports de plaisance belges ».

**Art. 130.** L'article 4.2.1.23 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée. »

**Art. 130.** L'article 4.2.1.25 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit :
« S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire. ».

**Art. 132.** Dans l'article 4.2.1.26, paragraphe 1er du même code les mots « prenant cours le lendemain du jour de la constatation de l'infraction » sont remplacés par les mots « après la clôture du procès-verbal ».

**Art. 133.** Dans le Livre 4, Titre 2, Chapitre 1er du même code, il est inséré une section 2/1 rédigée comme suit :

**« Section 2/1. – Le procès-verbal électronique**

**Art. 4.2.1.26/1 Notions**
Pour l'application de la présente section et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :
1° le Comité de gestion : le Comité de gestion de la banque de données e-PV visé à l'article 100/8 du Code pénal social ;
2° la carte d'identité électronique : la carte d'identité électronique visée par la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour ;

3° l'e-PV : le procès-verbal de constatation des infractions qui est établi, enregistré et envoyé conformément au modèle visé à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, au moyen de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social ;

4° de databank e-PV: de databank bedoeld in artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek, waarin de gegevens van de e-PV's die opgenomen zijn in het in artikel 3, § 1, eerste lid, bedoelde model evenals de gegevens opgenomen in de bijlagen bij deze e-PV's, worden opgeslagen en bijgehouden.

**Art. 4.2.1.26/2. Facultatief gebruik**

Voor de aanmaak van processen-verbaal kan de Scheepvaartcontrole gebruik maken van de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek.

**Art. 4.2.1.26/3 Toegang tot gegevens**

§ 1. De gegevens die opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, zijn enkel toegankelijk mits de uitdrukkelijke toestemming van deze laatste, behalve voor de opsteller of opstellers van het e-PV en met uitzondering van de volgende gegevens:

1° de datum van opstelling van het proces-verbaal;
2° het nummer van het proces-verbaal;
3° de aanduiding of het gaat om een proces-verbaal opgesteld op eigen initiatief van de verbalisant of in uitvoering van een taak opgelegd door een rechterlijke overheid;
4° de dienst waartoe de verbaliserende ambtenaar behoort;
5° de naam van de verbaliserende ambtenaar;
6° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk;
7° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk;
8° in voorkomend geval, de naam en het identificatienummer van de sociale zekerheid van iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk;
9° de kwalificatie van de vastgestelde inbreuk(en).

§ 2. Het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens van de databank e-PV in het kader van de uitoefening van hun wettelijke opdracht.

§ 3. In afwijking van paragraaf 1, kan het openbaar ministerie ten aanzien van de in deze paragraaf bedoelde personen, met uitzondering van de opsteller of opstellers van het e-PV, de toegang uitstellen tot de gegevens opgenomen in een bepaald e-PV wanneer en zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen.

4° la banque de données e-PV : la banque de données visée à l'article 100/6 du Code pénal social, dans laquelle sont intégrées et conservées les données des e-PV qui sont contenues dans le modèle visé à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, ainsi que les données contenues dans les annexes de ces e-PV.

**Art. 4.2.1.26/2. Usage facultatif**

Pour établir les procès-verbaux, le Contrôle de la navigation peut faire usage de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social.

**Art. 4.2.1.26/3 Accès aux données**

§ 1er. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation expresse de cette dernière, sauf pour l'auteur ou les auteurs de l'e-PV et à l'exception des données suivantes :

1° la date d'établissement du procès-verbal ;
2° le numéro du procès-verbal ;
3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire ;

4° le service auquel appartient l'agent verbalisant ;

5° le nom de l'agent verbalisant ;
6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction ;
7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction ;

8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction ;
9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s).

§ 2. Le ministère public près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale.

§ 3. Par dérogation au paragraphe 1er, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ce paragraphe, à l'exception de l'auteur ou des auteurs de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne.

**Art. 4.2.1.26/4. Ondertekening**

§ 1. Het e-PV wordt door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend door middel van de gekwalificeerde elektronische handtekening in de zin van artikel 3.12. van Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG.

De Koning kan, op de wijze voorzien in artikel 100/3, § 1, tweede lid, van het Sociaal Strafwetboek, bepalen dat het e-PV door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend kan worden door middel van een ander systeem dat toelaat om de identiteit van de ondertekenaar en de integriteit van het ondertekende e-PV met afdoende waarborgen vast te stellen.

§ 2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt, onverminderd de artikelen 1322 en volgende van het Burgerlijk Wetboek, het e-PV dat door de opsteller of opstellers elektronisch werd ondertekend, overeenkomstig paragraaf 1, gelijkgesteld met een proces-verbaal op papieren drager ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening.".

**Art. 134.** In paragraaf 1 van artikel 4.2.1.32 van hetzelfde wetboek wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12".

**Art. 135.** Artikel 4.2.1.38, 6° van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de woorden "en/of een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.12".

**Art. 136.** In artikel 4.2.2.4, van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° Artikel 4.2.2.4 wordt aangevuld met de leden, luidende:

"Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd

Indien het een buitenlandse vermoedelijke overtreder betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.".

2° de woorden "die aanvangt de dag na de vaststelling bij proces-verbaal van de overtreding" vervangen door de woorden" na de afsluiting van het proces-verbaal".

**Art. 4.2.1.26/4. Signature**

§ 1er. L'e-PV est signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen de la signature électronique qualifiée au sens de l'article 3.12 du Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la Directive 1999/93/CE.

Le Roi peut, de la façon prévue à l'article 100/3, § 1er, alinéa 2, du Code pénal social, prévoir que l'e-PV peut être signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen d'un autre système qui permet de déterminer l'identité du signataire et l'intégrité de l'e-PV signé avec des garanties suffisantes.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre, sans préjudice des articles 1322 et suivants du Code civil, l'e-PV qui a été signé de manière électronique par son auteur ou ses auteurs, conformément au paragraphe 1er, est assimilé à un procès-verbal sur support papier signé au moyen d'une signature manuscrite. ».

**Art. 134.** Dans le paragraphe 1er de l'article 4.2.1.32 du même code, le mot « 2.5.3.11 » est remplacé par le mot « 2.5.3.12. ».

**Art. 135.** L'article 4.2.1.38, 6° du même code est complété par les mots « et/ou un Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives tel que visé dans la Convention MARPOL et à l'article 2.5.3.12 ».

**Art. 136.** Dans l'article 4.2.2.4 du même code les modifications suivantes sont apportées :

1° l'article 4.2.2.4 est complété par des alinéas, rédigés comme suit :

« L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.

S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire. ».

2° les mots « à dater du jour suivant la constatation de l'infraction par procès-verbal » sont remplacés par les mots « après la clôture du procès-verbal ».

## HOOFDSTUK 6. – INVOEGING VAN EEN BOEK 5 IN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

**Art. 137.** In hetzelfde wetboek wordt een Boek 5 ingevoegd, luidende:

"**BOEK 5. PLEZIERVAART**

**TITEL 1. ALGEMENE BEPALINGEN**

**Art. 5.1.1.1. Begrippen**

Voor de toepassing van dit boek en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "waterscooter": een pleziervaartuig met een romplengte van minder dan vier meter dat een voortstuwingsmotor met een waterstraalpomp als primaire voortstuwingsbron gebruikt en ontworpen is om door een op en niet in de romp zittende, staande of knielende persoon te worden bediend;

2° "passagier": iedere persoon aan boord met uitzondering van:

a) de gezagvoerder en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip;

b) een kind beneden de leeftijd van één jaar.

**Art. 5.1.1.2. Toepassingsgebied**

§ 1. Dit boek is van toepassing op:

1° alle pleziervaartuigen, ongeacht het land van inschrijving, vanaf tweeënhalve meter die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ;

2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2;

3° waterscooters die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ.

§ 2. Dit boek is niet van toepassing, tenzij anders bepaald, op:

1° schepen die gebruikt worden of bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

2° tuigen gebruikt voor brandingsporten, zoals kites, windsurftuigen en surfplanken, met uitzondering van waterscooters;

3° tuigen voor strandvermaak zoals opblaasbare rubberbootjes die niet geschikt zijn voor een motor en luchtmatrassen;

4° kano's en kajaks, gondels en waterfietsen;

5° schepen in eigendom van een overheid.

Indien voor bepaalde types van schepen onduidelijkheden zijn over het toepassingsgebied, kan de Koning, na advies van de sector, bepalen of dit wetboek van toepassing is op deze vaartuigen. De Koning bepaalt de wijze waarop het overleg met de sector wordt georganiseerd en de wijze waarop deze beslissingen worden bekendgemaakt.

## CHAPITRE 6. – INSERTION D'UN LIVRE 5 DANS LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

**Art. 137.** Dans le même code, il est inséré un Livre 5 rédigé comme suit :

« **LIVRE 5. NAVIGATION DE PLAISANCE**

**TITRE 1er. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**Art. 5.1.1.1. Définitions**

Pour l'application du présent livre et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° « véhicule nautique à moteur » : un navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de quatre mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manœuvré par un personne assise, debout ou agenouillée sur la coque et non dans la coque ;

2° « passager » : toute personne à bord autre que :

a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ;

b) les enfants de moins d'un an.

**Art. 5.1.1.2. Champ d'application**

§ 1er. Le présent livre s'applique :

1° à tous navires de plaisance, quel que soit leur pays d'inscriptions, à partir de deux mètres et demi, utilisés dans les eaux belges, excepté la ZEE ;

2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 ;

3° aux véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés sur les eaux belges, excepté la ZEE.

§ 2. Sauf disposition contraire, la présente loi ne s'applique pas :

1° aux navires qui sont utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers ;

2° aux engins utilisés pour les sports de vague, tels que les kites, les planches à voile et les planches de surf, à l'exception des véhicules nautiques à moteur ;

3° aux engins destinés aux amusements de plage tels que les navires gonflables non adaptés pour recevoir un moteur et les matelas pneumatiques ;

4° aux canoës et kayaks, gondoles et pédalos ;

5° aux navires en propriété d'une autorité .

S'il y a des imprécisions sur certains types de navires quant au champ d'application, le Roi peut, après avis du secteur, décider si la présente loi s'applique à ces navires. Le Roi détermine la manière dont la concertation sectorielle est organisée ainsi que la manière dont ces décisions sont rendues publiques.

§ 3. De Koning kan, in afwijking van de paragrafen 1 en 2, de pleziervaart met pleziervaartuigen kleiner dan tweeënhalve meter, de brandingsporten bedoeld in paragraaf 2, 2°, en de pleziervaart bedoeld in paragraaf 2, 4°, regelen.

## TITEL 2. PLEZIERVAARTUIGEN

## HOOFDSTUK 1. Inschrijving en openbaarheid

### Afdeling 1. Inschrijving van de pleziervaartuigen

#### Art. 5.2.1.1. Inschrijvingsplicht

Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt, moet ingeschreven zijn en beschikken over een van de volgende documenten:

1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 5.2.1.3;

2° een bewijs van inschrijving afgegeven door de overheid van een ander land.

#### Art. 5.2.1.2. Inschrijvingsrecht

§ 1. De volgende pleziervaartuigen kunnen in België worden ingeschreven, met het oog op de identificatie van de eigenaars en de handhaving van de wetgeving:

1° pleziervaartuigen vanaf tweeënhalve meter waarvan de eigenaar of vruchtgebruiker een band met België heeft. Een band met België is er wanneer een pleziervaartuig:

a) voor meer dan 50 % in eigendom is van of vruchtgebruik door Belgen of van in België wonende natuurlijke personen; of

b) voor 50 % in eigendom is van of in vruchtgebruik door een rechtspersoon ingeschreven in de Kruispuntbank voor Ondernemingen; of

c) beantwoordt aan een combinatie van de voorwaarden onder a en b, indien het vaartuig in mede-eigendom wordt gedeeld door een natuurlijk persoon en een rechtspersoon.

2° pleziervaartuigen die in België in de handel worden gebracht overeenkomstig Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG.

§ 2. De keuze van de naam en van de Belgische thuishaven van een pleziervaartuig in de inschrijvingsaanvraag moet worden goedgekeurd door de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°. De thuishaven moet de officiële naam van een Belgische stad of gemeente zijn.

§ 3. Bij de aanvraag tot inschrijving is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3.

§ 4. De inschrijving blijft geldig tot het ogenblik dat:

§ 3. Le Roi peut régler, par dérogation aux paragraphes 1er et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de deux mètres et demi, les sports de vague visés au paragraphe 2, 2°, et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2, 4°.

## TITRE 2. NAVIRES DE PLAISANCE

## CHAPITRE 1er. Inscription et publicité

### Section 1re. Inscription des navires de plaisance

#### Art. 5.2.1.1. Obligation d' inscription

Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants :

1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3 ;

2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.

#### Art. 5.2.1.2. Droit d'inscription

§ 1er. Les navires de plaisance suivants peuvent être inscrits en Belgique, en vue de l'identification des propriétaires et de l'application de la législation:

1° les navires de plaisance à partir de deux mètres et demi dont le propriétaire ou l'usufruitier a un lien avec la Belgique. Il y a un lien avec la Belgique si un navire de plaisance :

a) dont le droit de propriété ou d'usufruit appartient à plus de 50 % à des Belges ou à des personnes physiques résidant en Belgique ; ou

b) dont le droit de proriété ou d'usufruit appartient à 50 % à une personne morale inscrite dans la Banque-Carrefour des Entreprises ; ou

c) répond à une combinaison des conditions sous a et b, si une personne physique et une personne morale sont copropriétaires du navire.

2° les navires de plaisance qui sont mis sur le marché en Belgique conformément à la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux navires de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.

§ 2. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de plaisance dans la demande d'inscription doit être approuvé par l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6°. Le port d'attache doit être le nom officiel d'une ville ou commune belge.

§ 3. L'auteur d'une demande d'inscription est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3.

§ 4. L'inscription reste valable jusqu'à ce que :

1° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk wordt overgedragen om niet of onder bezwarende titel;
2° de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°, de inschrijving ambtshalve schrapt.

**Art. 5.2.1.3. Registratiebrief**

§ 1. Voor de pleziervaartuigen die ingeschreven worden overeenkomstig artikel 5.2.1.2 en voldoen aan de voorwaarden vastgesteld overeenkomstig artikel 5.2.1.4, 4°, wordt een registratiebrief afgegeven.
§ 2. De registratiebrief is vijf jaar geldig. De registratiebrief vervalt evenwel indien:

1° het pleziervaartuig niet meer voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°;
2° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel;
3° de naam of thuishaven van het pleziervaartuig wordt gewijzigd;
4° het pleziervaartuig een ingrijpende verbouwing ondergaat;
5° een nieuwe motor wordt geïnstalleerd.
§ 3. Er wordt kosteloos een nieuwe registratiebrief afgegeven na het verstrijken van de oude brief indien:
1° het pleziervaartuig nog voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°; en
2° de eigendom van het pleziervaartuig niet volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel; en
3° de naam en thuishaven van het pleziervaartuig niet werd gewijzigd; en
4° het pleziervaartuig geen ingrijpende verbouwing heeft ondergaan; en
5° geen nieuwe motor werd geïnstalleerd.
Indien de in het eerste lid bedoelde voorwaarden niet meer worden vervuld, is de eigenaar een retributie verschuldigd voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de nieuwe registratiebrief.

**Art. 5.2.1.4. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt:
1° de vorm van en de vermeldingen in de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3, § 1;
2° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.1.2, § 3, en artikel 5.2.1.3, § 3, tweede lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;
3° de gegevens die op de aanvraag tot inschrijving moeten worden meegedeeld en de wijze waarop de inschrijving moet worden aangevraagd;
4° de voorwaarden waaraan de pleziervaartuigen moeten voldoen om te worden ingeschreven;
5° het administratief statuut van de ingeschreven pleziervaartuigen;
6° de overheid welke bevoegd is voor het onderzoek, de weigering of de afgifte van een certificaat van registratie;

1° la propriété du navire de plaisance soit transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;
2° l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6° radie d'office l'inscription.

**Art. 5.2.1.3. Lettre d'enregistrement**

§ 1er. Une lettre d'enregistrement est délivrée pour les navires de plaisance qui sont inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 et qui satisfont aux conditions fixées conformément à l'article 5.2.1.4, 4°.
§ 2. La lettre d'enregistrement est valable cinq ans. La validité de la lettre d'enregistrement prend toutefois fin si :
1° le navire de plaisance ne répond plus aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4° ;
2° la propriété du navire de plaisance a été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;
3° le nom ou le port d'attache du navire de plaisance est modifié ;
4° le navire de plaisance subit une transformation substantielle ;
5° un nouveau moteur est installé.
§ 3. Une nouvelle lettre d'enregistrement est délivrée à titre gratuit à l'expiration de l'ancienne si :
1° le navire de plaisance répond encore aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4° ; et
2° la propriété du navire de plaisance n'a pas été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ; et
3° le nom et le port d'attache du navire de plaisance n'ont pas été modifiés ; et
4° le navire de plaisance n'a pas subi de transformation substantielle ; et
5° un nouveau moteur n'a pas été installé.
Si les conditions visées à l'alinéa 1er ne sont plus remplies, le propriétaire est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la nouvelle lettre d'enregistrement.

**Art. 5.2.1.4. Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :
1° la forme de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3, § 1er et les mentions qui doivent y figurer ;
2° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.1.2, § 3 et à l'article 5.2.1.3, § 3, alinéa 2 ainsi que ses modalités d'application et de perception ;
3° les informations à communiquer sur la demande d'inscription et les modalités de demande de l'inscription ;
4° les conditions auxquelles les navires de plaisance doivent répondre pour être inscrits ;
5° le statut administratif des navires de plaisance inscrits ;
6° l'autorité qui est compétente pour l'examen, le refus ou la délivrance d'un certificat d'enregistrement ;

7° de bijzondere bepalingen voor de inschrijving van pleziervaartuigen voor handelaars;
8° de vermeldingen die op het pleziervaartuig moeten worden aangebracht;
9° de voorwaarden waaronder de inschrijving ambtshalve kan worden geschrapt.

**Art. 5.2.1.5. Zakelijke rechten**

Onverminderd de bepalingen van artikel 1.2.1.1. kunnen pleziervaartuigen worden ingeschreven in het Belgisch Scheepsregister met het oog op vestiging van zakelijke rechten, waaronder hypotheken. Het Belgisch Scheepsregister legt hiervoor een register aan van pleziervaartuigen waarop de bepalingen van boek 1 van toepassing zijn.

**Afdeling 2. Openbaarheid van rechten**

**Art. 5.2.1. 6. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.

**Art. 5.2.1.7. Toepassingsgebied**

De artikelen 2.2.1.12 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op pleziervaartuigen.

**HOOFDSTUK 2 - Veiligheid**

**Afdeling 1. Technische vereisten**

**Art. 5.2.2.1. Veiligheidsvereisten**

§ 1. Geen enkel pleziervaartuig mag worden gebruikt in de Belgische wateren zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.
Geen pleziervaartuig ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, mag in vreemde wateren worden gebruikt zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.
§ 2. Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik kan in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid of een gelijkwaardig buitenlands certificaat. Het certificaat bevestigt, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het pleziervaartuig in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten.
Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik en ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, kan in vreemde wateren worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid.
Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de scheepvaartcontrole. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid is een

7° les dispositions particulières pour l'inscription des navires de plaisance pour les commerçants ;
8° les mentions à apposer sur le navire de plaisance ;

9° les conditions auxquelles l'inscription peut être radié d'office.

**Art. 5.2.1.5. Droits réels**

Sans préjudice des dispositions de l'article 1.2.1.1, les navires de plaisance peuvent être inscrits au Registre naval belge en vue de la constitution de droits réels, dont les hypothèques. Le Registre naval belge crée à cet effet un registre des navires de plaisance auquel s'appliquent les dispositions du Livre 1.

**Section 2. Publicité des droits**

**Art. 5.2.1. 6. Clauses dérogatoires**

Les clauses dérogeant à la présente section sont nulles.

**Art. 5.2.1.7. Champ d'application**

Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.27 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

**CHAPITRE 2 - Sécurité**

**Section 1re. Exigences techniques**

**Art. 5.2.2.1. Exigences de sécurité**

§ 1er. Aucun navire de plaisance ne peut être utilisé dans les eaux belges sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

Aucun navire de plaisance inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.
§ 2. Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être employé dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent. Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire de plaisance répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles et inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être muni d'un certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est délivré par le contrôle de la navigation. L'auteur d'une demande d'obtention d'un certificat de navigabilité est tenu de payer une

retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van het certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid is vijf jaar geldig.

§ 3. De scheepvaartcontrole kan bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid op verzoek van de aanvrager een voorlopig certificaat van deugdelijkheid zonder verder onderzoek afgeven indien het pleziervaartuig zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt. Een pleziervaartuig met een voorlopig certificaat van deugdelijkheid moet te allen tijde voldoen aan de voorwaarden en uitrusting opgelegd door dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten.

Voor de aanvraag en afgifte van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid is geen retributie verschuldigd.

Het voorlopig certificaat van deugdelijkheid kan enkel worden afgegeven voor een maximale periode van zes maanden, en is niet verlengbaar.

§ 4. De Koning kan een organisatie machtigen om de taken bedoeld in dit hoofdstuk uit te voeren en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

§ 5. De scheepvaartcontrole is bevoegd om de gelijkwaardigheid van het buitenlands certificaat bedoeld in § 2, eerste lid, te beoordelen.

§ 6. Ingeval een Belgisch pleziervaartuig zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.

§ 7. Ingeval het pleziervaartuig zich in het buitenland bevindt, wijst de eigenaar een organisatie bedoeld in § 4 aan.

**Art. 5.2.2.2 Verbod tot afvaart**

Een pleziervaartuig dat niet in staat van veiligheid is of zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt zonder een document aan boord als bedoeld in artikel 5.2.1.1, kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen.

Beroep tegen het verbod tot afvaart kan worden ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep wordt behandeld overeenkomstig de bepalingen van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Het verbod tot afvaart wordt door de scheepvaartcontrole aan de scheepvaartpolitie bekendgemaakt.

**Art. 5.2.2.3. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt:

1° de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn;

redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus du certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est valable cinq ans.

§ 3. Lors de la demande d'obtention d'un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation peut, à la requête du demandeur, délivrer un certificat provisoire de navigabilité sans effectuer d'examen si le navire de plaisance se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE. Un navire de plaisance muni d'un certificat provisoire de navigabilité doit répondre en toutes circonstances aux conditions fixées et à l'équipement prescrit par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Aucune redevance n'est due pour la demande et la délivrance d'un certificat provisoire de navigabilité.

Le certificat provisoire de navigabilité ne peut être délivré que pour une période maximale de six mois, et ne peut être prolongé.

§ 4. Le Roi peut habiliter une organisation à exercer les tâches visées dans le présent chapitre et détermine à quelles conditions elle peut le faire.

§ 5. Le contrôle de la navigation est compétent pour évaluer l'équivalence du certificat étranger visé au § 2, alinéa 1er.

§ 6. Lorsqu'un navire de plaisance belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les agents chargés du contrôle de la navigation.

§ 7. Lorsque le navire de plaisance se trouve à l'étranger, le propriétaire désigne une organisation visée au § 4.

**Art. 5.2.2.2 Interdiction de départ**

Un navire de plaisance qui n'est pas en état de sécurité ou qui se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans avoir à bord l'un des documents visés à l'article 5.2.1.1 peut se voir interdire le départ par le contrôle de la navigation.

Un recours contre l'interdiction de départ peut être introduit au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'Etat auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours sera examiné conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.

Le contrôle de la navigation notifie l'interdiction de départ à la police de la navigation.

**Art. 5.2.2.3. Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :

1° les conditions auxquelles un navire de plaisance doit répondre pour être en état de sécurité ;

2° de bijkomende voorwaarden waaraan een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moet voldoen;
3° de indeling in zones van de Belgische en vreemde wateren voor de toepassing van dit hoofdstuk;
4° de vereiste uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;
5° de vereiste bijkomende uitrusting aan boord van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik per zone en per type van pleziervaartuig;
6° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.2.1, § 2, derde lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;
7° de voorwaarden voor het afgeven van het certificaat van deugdelijkheid en een voorlopig certificaat van deugdelijkheid;
8° de vorm en inhoud van het certificaat van deugdelijkheid en van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

**AFDELING 2 - Vaarbevoegdheidsbewijzen**

**Art. 5.2.2.4. Verplichtingen**

§ 1. Ieder die op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ een pleziervaartuig bestuurt moet houder zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de categorie van pleziervaartuig dat hij bestuurt en voor de zone waarin hij vaart.
De Koning kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid voorgeschreven verplichting uit hoofde van het type van pleziervaartuig, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten.
§ 2. Onverminderd paragraaf 1 kan geen pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden gebruikt zonder een vaarbevoegdheidsbewijs, of een privaat of buitenlands certificaat dat als gelijkwaardig wordt beschouwd, tenzij:
1° het pleziervaartuig wordt verhuurd voor private doeleinden en zonder bestuurder;
2° het pleziervaartuig door de verhuurfirma wordt gebruikt voor private doeleinden.
§ 3. Voor het afleggen van een examen tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de geëxamineerde een retributie verschuldigd.
Voor het onderzoek en de afgifte of de weigering van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de aanvrager een retributie verschuldigd.

**Art. 5.2.2.5. Commissie voor de Pleziervaart**

Met het oog op de erkenning van gelijkwaardigheid, bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 2, wordt een Commissie voor de Pleziervaart opgericht. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie voor de Pleziervaart en kan haar bijkomende taken voor de

2° les conditions complémentaires auxquelles un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles doit répondre ;
3° la division en zones des eaux belges et étrangères pour l'application du présent chapitre ;
4° l'équipement requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance ;

5° l'équipement complémentaire requis à bord des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles par zone et par catégorie de navire de plaisance ;
6° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.2.1, § 2, alinéa 3, et ses modalités d'application et de perception ;
7° les conditions de délivrance du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité ;

8° la forme et le contenu du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité.

**SECTION 2 - Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire**

**Art. 5.2.2.4. Obligations**

§ 1er. Quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité pour la catégorie de navire de plaisance qu'il conduit et pour la zone dans laquelle il navigue.
Le Roi peut dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être utilisé sans brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si :
1° le navire de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur ;
2° le navire de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées.
§ 3. Le candidat à l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire est tenu de payer une redevance.
Le demandeur est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

**Art. 5.2.2.5. Commission pour la Navigation de Plaisance**

Une Commission pour la Navigation de Plaisance est créée en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 5.2.2.4, § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance et peut lui attribuer des

toepassing van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten toekennen.

**Art. 5.2.2.6. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt:
1° de indeling van de Belgische en de vreemde wateren in zones voor de toepassing van dit hoofdstuk;
2° de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen;

3° de voorwaarden tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
4° de organisatie van de examens voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
5° de inhoud van de leerstof waarover het examen voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs zal handelen;
6° de praktische ervaring waarover men moet beschikken om een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen;
7° de lichamelijke geschiktheid voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
8° de vorm en de inhoud van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
9° de wijze van aanvraag en afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
10° de overheid belast met de afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
11° het bedrag van de retributies bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 3, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.

**HOOFDSTUK 3 - Zaakstatuut**

**Art. 5.2.3.1. Toepasselijk Recht**

De artikelen 2.2.4.1 tot en met 2.2.4.8 zijn op de pleziervaartuigen van overeenkomstige toepassing.

**HOOFDSTUK 4 - Scheepszekerheidsrechten**

**Art. 5.2.4.1. Toepasselijk recht**

Onder voorbehoud van artikel 5.2.4.2 is afdeling 5 van hoofdstuk 5 van boek 2 van overeenkomstige toepassing op hypotheken op pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.

**Art. 5.2.4.2. Bevoegde rechtbank**

In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 is de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de hypotheekvestiger zijn woonplaats of zijn maatschappelijke zetel heeft bevoegd.

Bij ontstentenis aan een woonplaats of een maatschappelijke zetel in België, is de ondernemingsrechtbank van Brussel bevoegd.

tâches complémentaires pour l'application de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

**Art. 5.2.2.6. Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :
1° la division en zones des eaux belges et des eaux étrangères pour l'application du présent chapitre ;
2° les différents brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
3° les conditions d'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
4° l'organisation des examens pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
5° le contenu de la matière sur laquelle portera l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
6° l'expérience pratique requise pour obtenir un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;

7° l'aptitude physique pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
8° la forme et le contenu des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
9° les modalités de demande et de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
10° l'autorité chargée de la délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
11° le montant des redevances visées à l'article 5.2.2.4, § 3, et leurs modalités d'application et de perception.

**CHAPITRE 3 - Statut réel**

**Art. 5.2.3.1. Droit applicable**

Les articles 2.2.4.1 à 2.2.4.8 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

**CHAPITRE 4 - Sûretés sur navires**

**Art. 5.2.4.1. Droit applicable**

Sous réserve de l'article 5.2.4.2, la section 5 du chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les navires de plaisance à des fins professionnelles.

**Art. 5.2.4.2. Tribunal compétent**

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel la personne ayant constitué l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.

En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.

**HOOFDSTUK 5 – Scheepsbeslag**

**Art. 5.2.5.1. Toepasselijk recht**

Op pleziervaartuigen waarop overeenkomstig artikel 5.2.1.5 zakelijke rechten gevestigd zijn, zijn de artikelen 2.2.6.1 tot en met 2.2.6.22 en 2.2.6.25 tot en met 2.2.6.67 van overeenkomstige toepassing

**TITEL 3. EIGENAARS**

**Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen**

**Afdeling 1. Scheepsmede-eigendom**

**Art. 5.3.1.1. Toepasselijk recht**

Op de mede-eigendom van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik zijn de artikelen 2.3.1.1 tot en met 2.3.1.18 van overeenkomstige toepassing.
In afwijking van artikel 2.3.1.11, § 4, is de bevoegde rechtbank de ondernemingsrechtbank van Brussel.

**Afdeling 2. Aansprakelijkheid van scheepseigenaars**

**Art. 5.3.1.2. Verzekering burgerlijke aansprakelijkheid**

De Koning kan een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid opleggen voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen.

**HOOFDSTUK 2. - Zeevaart**

**Art. 5.3.2.1. Verplichte verzekeringen**

De bepalingen van onderafdelingen 1 en 2 van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik.

**Art. 5.3.2.2. Beperking van aansprakelijkheid**

Voor ongevallen in de maritieme zones kunnen de eigenaars hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2.

**Titel 4. - Zee en havens**

**Art. 5.4.1.1. Voorkoming van verontreiniging door schepen**

De bepalingen van hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.

**TITEL 5. - Scheepvaartvoorvallen**

**CHAPITRE 5 – Saisie sur navire**

**Art. 5.2.5.1. Droit applicable**

Les articles 2.2.6.1 jusqu'à 2.2.6.22 et 2.2.6.25 jusqu'à 2.2.6.67 s'appliquent par analogie aux navires de plaisance sur lesquels des droits réels sont constitués conformément à l'article 5.2.1.5.

**TITRE 3. PROPRIÉTAIRES**

**Chapitre 1er. Dispositions générales**

**Section 1re. Copropriété quirataire**

**Art. 5.3.1.1. Droit applicable**

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Par dérogation à l'article 2.3.1.11, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.

**Section 2. Responsabilité des propriétaires de navires**

**Art. 5.3.1.2. Assurance responsabilité civile**

Le Roi peut imposer une assurance responsabilité civile pour certaines catégories de navires de plaisance ou pour certaines activités pratiquées avec des navires de plaisance.

**CHAPITRE 2. - Navigation maritime**

**Art. 5.3.2.1. Assurances obligatoires**

Les dispositions des sous-sections 1re et 2 de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

**Art. 5.3.2.2. Limitation de responsabilité**

Les propriétaires peuvent limiter leur responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 en ce qui concerne les accidents dans les zones maritimes.

**Titre 4. - Mer et ports**

**Art. 5.4.1.1. Prévention de la pollution par les navires**

Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.

**TITRE 5. - Événements de navigation**

**HOOFDSTUK 1. - Wrakverwijdering**

**Art. 5.5.1.1. - Toepasselijk recht**

De bepalingen van hoofdstuk 6 van titel 7 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.

**HOOFDSTUK 2 - Activiteiten**

**Art. 5.5.2.1 Toelatingen**

Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de territoriale zee zijn verboden zonder toelating van de scheepvaartcontrole.

**Art. 5.5.2.2 Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt:
1° de wijze voor aanvraag en afgifte of weigering van een toelating als bedoeld in artikel 5.5.2.1;
2° de bijzondere weersomstandigheden waarin bepaalde activiteiten kunnen worden verboden.
3° de omstandigheden waarin een toelating, in afwijking van artikel 5.5.2.1, vervangen kan worden door een voorafgaande melding.".

**HOOFDSTUK 7. – WIJZIGINGEN AAN DE WET VAN 25 DECEMBER 2016 TOT INSTELLING VAN ADMINISTRATIEVE GELDBOETES VAN TOEPASSING IN GEVAL VAN INBREUKEN OP DE SCHEEPVAARTWETTEN**

**Art. 138.** Artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangevuld met volgende bepaling, luidende:
" - Wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat.".

**Art. 139.** Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met volgende zin:
"Een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk is vastgesteld wordt aan de bevoegde autoriteit toegezonden.".

**Art. 140.** Artikel 14/3, ingevoegd door de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

**"Art. 14/3.** De bevoegde autoriteit kan, voor de inbreuken op de volgende wetten en hun uitvoeringsbesluiten, een minnelijke schikking voorstellen:
wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat;
wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers,

**CHAPITRE 1er. - Enlèvement des épaves**

**Art. 5.5.1.1. - Droit applicable**

Les dispositions du chapitre 6 du titre 7 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.

**CHAPITRE 2 - Activités**

**Art. 5.5.2.1 Autorisations**

Toute compétition ou activité sportive ou de loisir en groupe dans la mer territoriale est interdite sans l'autorisation du contrôle de la navigation.

**Art. 5.5.2.2 Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :
1° les modalités de demande et de délivrance ou de refus d'une autorisation visée à l'article 5.5.2.1 ;
2° les conditions atmosphériques particulières dans lesquelles certaines activités peuvent être interdites ;
3° les conditions dans lesquelles une autorisation peut, par dérogation à l'article 5.5.2.1, être remplacée par une déclaration préalable. ».

**CHAPITRE 7. – MODIFICATIONS À LA LOI DU 25 DÉCEMBRE 2016 INSTITUANT DES AMENDES ADMINISTRATIVES APPLICABLES EN CAS D'INFRACTIONS AUX LOIS SUR LA NAVIGATION**

**Art. 138 .** L'article 2, 1° de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est complété par la disposition suivante :

« - Loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental. ».

**Art. 139.** L'article 9 de la même loi est complété par la phrase suivante :
« Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité compétente. ».

**Art. 140.** L'article 14/3, inséré par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit :

**« Art. 14/3.** L'autorité compétente peut proposer une transaction pour les infractions aux lois suivantes et à leurs arrêtés d'exécution :

la loi du 15 mars 1971 concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'État ;
la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des

en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;
wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;
wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;
wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I);
wet van ..... tot implementatie van het UNESCO verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water.
De bevoegde autoriteit kan voor de inbreuken opgenomen in artikelen 4.1.2.1., 4.1.2.2., 4.1.2.3., 4.1.2.4., 4.1.2.5., 4.1.2.6., 4.1.2.9., 4.1.2.10., 4.1.2.11., 4.1.2.47., 4.1.2.56 en 4.1.2.64 van het Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 een minnelijke schikking voorstellen.".

**Art. 141.** Artikel 17 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

" **Art. 17.** Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld onder meer in de artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als waarborg een geldsom wordt geconsigneerd bij de Deposito-en Consignatiekas, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito-en Consignatiekas, waarbij alle gebeurlijke kosten ten laste blijven van de vermoedelijke dader.

De hoogte van deze geldsom wordt bepaald door de Minister en kan gelijk zijn aan het maximum voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen.

Het ontvangstbewijs dat door de Deposito-en Consignatiekas wordt afgeleverd, geldt als rechtstitel tegenover de Deposito-en Consignatiekas en wordt onverwijld door de vermoedelijke dader als bewijs van betaling van de borgsom bezorgd aan de inspecteur die de overtreding vaststelde.

Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de Scheepvaartcontrole ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club".

De geldboete die is opgelegd door een uitvoerbare beslissing op basis van deze wet, een rechterlijke beslissing met kracht van gewijsde of door een minnelijke schikking wordt, naar gelang van het geval, op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.".

## HOOFDSTUK 8 – WIJZIGINGEN AAN HET SOCIAAL STRAFWETBOEK

conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972 ;
la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique ;

la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord ;
la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I) ;
la loi du ..... relative à l'implémentation de la convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique.
L'autorité compétente peut proposer une transaction pour les infractions visées aux articles 4.1.2.1., 4.1.2.2., 4.1.2.3., 4.1.2.4., 4.1.2.5., 4.1.2.6., 4.1.2.9., 4.1.2.10., 4.1.2.11., 4.1.2.47. 4.1.2.56 et 4.1.2.64. du Code belge de la navigation du 8 mai 2019. ».

**Art. 141.** L'article 17 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 17.** Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées notamment aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit consignée une somme d'argent à la Caisse des dépôts et consignations à titre de garantie, conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations, tous les frais éventuels restant à charge de l'auteur présumé.

Le montant de cette somme d'argent est déterminé par le Ministre et peut être égal au maximum pour les infractions, augmenté des décimes additionnels.

Le récépissé délivré par la Caisse des Dépôts et Consignations forme titre envers la Caisse des Dépôts et Consignations et est communiqué sans délai par l'auteur présumé à l'inspecteur ayant constaté l'infraction à titre de preuve du paiement du cautionnement.

Le versement du cautionnement peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un « Protection and Indemnité Club » et déclarée recevable par le Contrôle de la navigation.

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

Le solde du montant est immédiatement restitué. ».

## CHAPITRE 8 – MODIFICATIONS AU CODE PÉNAL SOCIAL

**Art. 142.** In artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken , de minister bevoegd voor economie en de minister bevoegd voor justitie," vervangen door de woorden "vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie en de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit,";

2° het derde lid wordt aangevuld met een bepaling onder 5°, luidende:

"5° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de scheepvaartcontroleurs bedoeld in artikel 1.1.1.2, 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen.";

3° in het vierde lid worden de woorden "en in artikel 4.2.1.26/2, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek" ingevoegd tussen de woorden "tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek" en de woorden "bedoelde model van e-PV";

4° in het zesde lid worden de woorden "en in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek" ingevoegd na de woorden "tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek".

**Art. 143.** Artikel 100/8, § 1, tweede lid, van hetzelfde Wetboek, wordt aangevuld met een bepaling onder 7°, luidende:

"7° de leidend ambtenaren van de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.".

**Art. 144.** In artikel 100/9, tweede lid, van hetzelfde Wetboek, worden de woorden "van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie of de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden," vervangen door de woorden "van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden of de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit,";

**Art. 145.** In artikel 100/10, van hetzelfde Wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 5 worden de woorden ", de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" ingevoegd tussen de woorden "Middenstand en Energie" en de woorden "en tot de Dienst Vreemdelingenzaken";

2° een paragraaf 8 wordt toegevoegd, luidende:

" § 8. De paragrafen 1 tot en met 6 van dit artikel zijn niet van toepassing op de processen-verbaal bedoeld in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

**Art. 142.** À l'article 100/6 du Code pénal social, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 2, les mots « représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie et par le ministre compétent pour la justice, » sont remplacés par les mots « représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie, par le ministre compétent pour la mobilité, par le ministre compétent pour la justice et par le ministre compétent pour la mobilité maritime, » ;

2° l'alinéa 3 est complété par un 5° rédigé comme suit :

« 5° la collecte des informations nécessaires pour permettre aux contrôleurs de la navigation visés à l'article 1.1.1.2, 5° du Code belge de la navigation d'exercer leurs missions légales. » ;

3° à l'alinéa 4, les mots « et à l'article 4.2.1.26/2, alinéa 1er, du Code belge de la navigation » sont insérés entre les mots « modifiant le Code pénal social » et les mots « , à propos des personnes suivantes » ;

4° à l'alinéa 6, les mots « et à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation » sont insérés après les mots « modifiant le Code pénal social ».

**Art. 143.** L'article 100/8, § 1er, alinéa 2 du même code est complété par un 7° rédigé comme suit :

7° des fonctionnaires dirigeants des services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports. ».

**Art. 144.** Dans l'article 100/9, alinéa 2 du même Code, les mots « du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie ou du Ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires» sont remplacés par les mots « du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie, du ministre compétent pour la mobilité, du ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires ou du ministre compétent pour la mobilité maritime » ;

**Art. 145.** À l'article 100/10 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 5, les mots « , aux services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports » sont insérés entre les mots « Classes moyennes et Énergie » et les mots « et à l'Office des Étrangers » ;

2° il est ajouté un paragraphe 8 rédigé comme suit :

« § 8. Les paragraphes 1 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux procès-verbaux visés à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation.

De toegang tot de databank e-PV voor wat betreft de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend geregeld door het artikel 4.2.1.26/3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

**HOOFDSTUK 9 - WIJZIGINGEN AAN DE WET VAN 20 JANUARI 1999 TER BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU EN TER ORGANISATIE VAN DE MARIENE RUIMTELIJKE PLANNING IN DE ZEEGEBIEDEN ONDER RECHTSBEVOEGDHEID VAN BELGIË**

**Art. 146.** In de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België wordt een artikel 5ter ingevoegd, luidende:
"Art. 5ter. De Koning kan aan de aanvrager van een evaluatie van een risicoanalyse voor een activiteit die een impact kan hebben op de munitiestortplaatsen , waarvan de coördinaten bepaald kunnen worden in het marien ruimtelijk plan bedoeld in artikel 5bis, §1, ongeacht of deze activiteiten binnen of buiten deze zone plaatsvindt, een vergoeding opleggen om de kosten van de evaluatie van de risicoanalyse en de administratieve kosten van de door de Koning aangewezen bevoegde diensten te dekken.".

**HOOFDSTUK 10 - OPHEFFINGSBEPALINGEN**

**Art. 147.** De wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart wordt opgeheven.

...,.....

L'accès à la banque de données e-PV pour ce qui concerne les procès-verbaux visés à l'alinéa 1er est uniquement régi par l'article 4.2.1.26/3 du Code belge de la navigation. ».

**CHAPITRE 9 - MODIFICATIONS A LA LOI DU 20 JANVIER 1999 VISANT LA PROTECTION DU MILIEU MARIN ET L'ORGANISATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES MARINS SOUS JURIDICTION DE LA BELGIQUE**

**Art. 146.** Dans la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique il est inséré un article 5ter rédigé comme suit :
"Art. 5ter. Le Roi peut imposer au demandeur d'une évaluation d'une analyse de risque pour une activité qui pourrait avoir un impact sur la zone de préservation du dépôt de munitions, dont les coordonnées pourront être fixées dans le plan d'aménagement des espaces marins visé à l'article 5bis, §1, indépendamment du fait que cette activité se déroule endéans ou à l'extérieur de cette zone, une redevance destinée à couvrir les frais de l'évaluation de l'analyse de risque prévues et les coûts administratifs des services compétents désignés par le Roi.

**CHAPITRE 10 - DISPOSITIONS ABROGATOIRES**

**Art. 148.** La loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance est abrogée.

...., le.....

Van Koningswege

De Minister van Justitie

Par la Roi

Le Ministre de la Justice

Koen GEENS

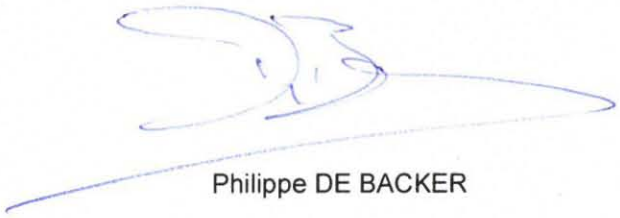
De Minister van Mobiliteit

Le Ministre de la Mobilité

François BELLOT

De Minister van Noordzee

Le Ministre de la Mer du Nord



Philippe DE BACKER

**AVANT-PROJET DE LOI**

**modifiant le Code belge de la Navigation**

SOMMAIRE

1. Résumé
2. Exposé des motifs
3. Avant-projet de loi

**VOORONTWERP VAN WET**

**tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek**

INHOUD

1. Samenvatting
2. Memorie van toelichting
3. Voorontwerp van wet

RÉSUMÉ

**AVANT-PROJET DE LOI MODIFIANT LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION**

Le présent avant-projet de loi vise à apporter quelques ajustements et ajouts au Code belge de la Navigation. Certains ajustements sont purement textuels. Quelques définitions sont également ajoutées car elles faisaient défaut dans la version originale (par exemple, les définitions de fréteur et affréteur). Les ajustements les plus importants ont été discutés en concertation avec le secteur concerné. L'avant-projet de loi doit entrer en vigueur le 1er septembre 2020, c'est-à-dire au même moment que le Code belge de la Navigation,. pour permettre une transition aussi harmonieuse que possible.

SAMENVATTING

**VOORONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK**

Het voorliggende voorontwerp van wet beoogt enkele aanpassingen en toevoegingen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek. Enkele aanpassingen zijn louter tekstueel, er worden ook enkele definities toegevoegd die in de originele versie ontbreken (bv. definitie van bevrachter en vervrachter). De belangrijkste aanpassingen werden aangepast in overleg met de sector. Deze implementatie dient op 1 september 2020 in werking te treden, hetzelfde moment dat het Belgisch Scheepvaartwetboek in werking treedt om een zo vlot mogelijke overgang mogelijk te maken.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

**Mesdames et Messieurs,**

### 1. Introduction

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

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

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

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

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

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

## MEMORIE VAN TOELICHTING

**Dames en Heren,**

### 1. Inleiding

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le système des amendes administratives pour la navigation est en vigueur depuis bientôt deux ans. L'expérience acquise par le Service Amendes administratives de la DG Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports (SAA) a montré que le système des amendes administratives est un système efficace pour mener une politique de répression effective et dissuasive dans le domaine de la

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

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

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

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

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

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

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

Het systeem van administratieve geldboetes in de scheepvaart is nu bijna twee jaar van kracht. Uit ervaring opgedaan door de Dienst Administratieve Geldboetes van DG Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (DAG) is gebleken dat het systeem van administratieve geldboetes een efficiënt systeem is om een effectief en afschrikwekkend handhavingsbeleid te voeren in

navigation.

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

- ne peuvent être passibles que d'une amende et peuvent donc être mieux traitées au niveau administratif (principe de subsidiarité) ;
- ou qui sont transmises par défaut au SAA par le Ministère public.

Les avantages de la dépénalisation :

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

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

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

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

de scheepvaart.

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

- enkel kunnen worden bestraft met een geldboete en daarom beter op administratief niveau kan worden afgewerkt (subsidiariteitsbeginsel);
- of waarvan is gebleken dat het Openbaar Ministerie deze standaard overmaakt aan de DAG.

De voordelen van depenalisering:

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

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

Naast het depenaliseren van enkele inbreuken worden er nog enkele wijzigingen en verduidelijkingen aangebracht aan de wet van 25 december 2016 die tot doel hebben om de procedure tot administratieve vervolging te verbeteren en efficiënter te maken rekening houdend met de ervaring die is opgedaan door de DAG. Zo wordt de procedure voor de taalkeuze voor voor het opstellen van processen-verbaal voor strafrechtelijke en gedepenaliseerde feiten identiek, het instellen van een wettelijke vertegenwoordiger, etc.
Tevens voorziet het voorliggende wetsontwerp in de noodzakelijke bepalingen om DG Scheepvaart te laten toetreden tot het platform E-PV van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

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

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

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

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

**7. Commentaire article par article**

**7. Artikelsgewijze commentaar**

**CHAPITRE 1er. – DISPOSITION INTRODUCTIVE**

**HOOFDSTUK 1. – INLEIDENDE BEPALING**

Article 1er

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

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

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

Article 2

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

Artikel 2

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

Articles 3 et 4

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

Artikelen 3 en 4

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

Article 5

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

Artikel 5

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

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

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

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

Article 6

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

Article 7

Dans la version néerlandaise, le terme « register der zeeschepen » est remplacé par le terme « zeeschepenregister ».

Article 8

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

Article 9

L'article 3.1.2.5. contenait déjà une disposition permettant d'enregistrer des bateaux de navigation intérieure spéciaux. Nous pensons principalement aux

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

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

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

Artikel 6

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

Artikel 7

De term “register der zeeschepen” wordt vervangen door de correcte term “zeeschepenregister”

Artikel 8

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

Artikel 9

In artikel 3.1.2.5. was reeds een bepaling opgenomen dat het mogelijk maakte om speciale binnenschepen te registreren. We denken hier voornamelijk aan

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

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

Article 10

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

Artikel 10

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

Article 11

Cet article n’appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 11

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 12

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

Artikel 12

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

Article 13

Cet article n’appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 13

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 14

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

Artikel 14

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

Article 15

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

Artikel 15

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

niet meer mogelijk en wordt dit dan ook geschrapt.

Article 16

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

Artikel 16

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

Article 17

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

Artikel 17

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

Article 18

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

Artikel 18

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

Article 19

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

Artikel 19

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

Article 20

La méthode de travail du Registre naval belge est précisée dans cet article. Par analogie avec l'article 92 de la loi hypothécaire, il devient possible que la

Artikel 20

De werkwijze van het Belgisch Scheepsregister wordt in dit artikel nader gepreciseerd. Naar analogie met artikel 92 van de Hypotheekwet wordt het mogelijk dat

mainlevée pour les navires soit effectuée via un acte notarié unilatéral. Les parties ne sont pas tenues de comparaître dans cette procédure, ce qui allège considérablement la procédure. Il s'agit donc d'une simplification pour toutes les parties.

handlichting voor schepen mogelijk is via éénzijdige notariële akte. De partijen moeten in deze procedure niet verschijnen wat de procedure aanzienlijk lichter maakt. Het betreft dus een vereenvoudiging voor alle partijen.

Article 21

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

Artikel 21

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

Article 22

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

Artikel 22

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

Articles 23 et 24

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

Artikelen 23 en 24

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

Article 25

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 25

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 26

En raison de la philosophie selon laquelle le navire sert de gage pour les créances, il faut faire preuve ici d'une extrême prudence afin de protéger les propriétaires de navires contre des erreurs dont ils ne sont pas responsables. Par exemple, l'article 2.3.1.22 du CBN dispose que le propriétaire du navire est responsable in solidum des obligations contractées par le capitaine pour le compte d'une autre partie telle que le gérant du navire ou l'affréteur au voyage. Cette construction juridique n'existe pas en droit commun belge ni dans le droit maritime des pays voisins. Il est impossible pour le propriétaire du navire d'apporter la preuve négative que le capitaine a outrepassé ses compétences et n'avait donc pas le mandat pour engager le propriétaire de navire. Ce point est traité à l'article 26.

Artikel 26

Door de filosofie dat het schip als verhaalsobject dient voor vorderingen moet hier uiterst voorzichtig mee worden omgegaan om de scheepseigenaren toch te beschermen tegen fouten waaraan zij geen verantwoordelijkheid hebben. Zo wordt in artikel 2.3.1.22 BSW bepaalt dat de scheepseigenaar in solidum aansprakelijk is voor verbintenissen aangegaan door de kapitein voor rekening van een andere partij zoals de scheepsmanager of de reisbevrachter. Deze juridische constructie bestaat niet in het Belgisch gemeenrecht noch in het zeerecht van de buurlanden. Het is voor de scheepseigenaar onmogelijk om negatief bewijs te leveren dat de kapitein buiten zijn bevoegdheid handelde en dus niet over het mandaat beschikte om de scheepseigenaar te verbinden. Dit wordt in artikel 26 aangepakt.

Articles 27 à 38

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

Artikelen 27 tot en met 38

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

Article 39

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

Artikel 39

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

Article 40

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

Artikel 40

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

Articles 41 à 47

Voir les articles 27 à 38

Artikelen 41 tot en met 47

Zie artikelen 27 tot en met 38

Article 48

Voir l'article 39

Artikel 48

Zie artikel 39

Articles 49 à 51

Voir les articles 27 à 38

Artikelen 49 tot en met 51

Zie artikelen 27 tot en met 38

Article 52

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

Artikel 52

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

Articles 53 à 59

Voir les articles 27 à 38

Artikelen 53 tot en met 59

Zie artikelen 27 tot en met 38

Article 60

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

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

Artikel 60

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

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

Article 61

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

Artikel 61

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

Article 62

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

Artikel 62

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

Article 63

Un sixième paragraphe est ajouté à cet article, qui autorise des exceptions, dans des cas très spécifiques, à l'interdiction de commettre une infraction maritime pour garantir la sécurité du navire

Artikel 63

In dit artikel wordt een 6de paragraaf toegevoegd die uitzonderingen in zeer specifieke gevallen toelaat op het verbod op een scheepvaartvergrijp met het oog op de veiligheid en het redden van levens op zee te

ou des vies en mer. Cette exception est basée sur la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) qui permet, dans des circonstances spécifiques, le rejet d'hydrocarbures ou d'autres produits dans la mer pour éviter un naufrage du navire, auquel cas les dommages seraient encore plus importants.

waarborgen. Deze uitzondering zijn gebaseerd op het internationaal Verdrag ter voorkoming van Verontreiniging op Zee (MARPOL) waarbij in specifieke omstandigheden toch toegelaten wordt om olie of andere producten te lozen in zee om zo te voorkomen dat het schip zou vergaan waarbij de schade nog groter wordt.

Article 64

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

Artikel 64

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

Article 65

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

Artikel 65

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

Article 66

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

Artikel 66

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

L'arrêté royal du 22 mai 2019 relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins pour la période de 2020 à 2026 dans les espaces marins belges prévoit différentes zones pour la construction de nouveaux parcs éoliens et de zones pour les activités commerciales et industrielles. Le Réseau Modulaire Offshore, qui est une construction permettant d’acheminer l'énergie produite par les parcs éoliens actuels jusqu’à la terre ferme, est également une installation cruciale pour

In het koninklijk besluit van 22 mei 2019 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode van 2020 tot 2026 in de Belgische zeegebieden worden diverse zones voorzien voor de bouw van nieuwe windmolenparken en zones voor commerciële en industriële activiteiten. Ook het Modulair Offhore Grid dat een constructie is voor het aan land brengen van de energie die wordt opgewekt door de huidige windmolenparken is een cruciale installatie voor de energiebevoorrading van ons land.

l'approvisionnement énergétique de notre pays. À ce jour, il n'existe aucune règle concernant la sûreté de toutes ces installations. Grâce à la nouvelle délégation au Roi, il est possible de rendre des mesures de sûreté spécifiques du règlement 725/2004 applicables à ces installations. Il convient d'examiner cette possibilité pour chaque installation séparément.
La troisième modification à l'article 2.5.2.3. concerne les navires ayant un double statut, c'est-à-dire qui ont les certificats nécessaires comme navire de mer, mais aussi comme bateau de navigation intérieure. Pour diverses raisons, ils changent de statut dès qu'ils se trouvent dans les eaux intérieures. Toutefois, pour l'application du chapitre sur la sûreté, ils doivent à tout moment être considérés comme des navires de mer afin de ne pas échapper aux obligations en matière de sûreté. La Commission européenne a déjà attiré l'attention de la Belgique sur cette lacune dans la réglementation actuelle, qui a entraîné un risque pour la sûreté.

Tot op heden bestaan er voor al deze installaties geen regels met betrekking tot de beveiliging van deze installaties. Via de nieuwe delegatie aan de Koning kunnen specifieke beveiligingsmaatregelen uit Verordening 725/2004 van toepassing gemaakt worden op deze installaties. Dit moet voor elke installatie afzonderlijk bekeken worden.
De derde wijziging in artikel 2.5.2.3. betreft de schepen die een dubbel statuut hebben, namelijk die de nodige certificaten hebben als zeeschip, maar ook als binnenschip. Omwille van diverse redenen wisselen ze van statuut zodra ze op de binnenwateren zijn. Echter voor de toepassing van het hoofdstuk over beveiliging moeten ze te allen tijde als zeeschip worden aanzien om niet aan de verplichtingen inzake beveiliging te ontsnappen. De Europese Commissie heeft België reeds gewezen op deze lacune in de huidige regelgeving dewelke een beveiligingsrisico met zich meebracht.

Article 67

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

Artikel 67

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

Articles 68 et 69

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

Artikelen 68 en 69

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

Articles 70 à 73

Voir l'article 65

Artikelen 70 tot en met 73

Zie artikel 65

Article 74

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

Artikel 74

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

Article 75

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

Artikel 75

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

Article 76

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

Artikel 76

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

Articles 77 et 78

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

Artikelen 77 en 78

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

Article 79

Les articles 2.6.1.26 et 2.6.1.106 sont abrogés car la pratique quotidienne du chartering pourrait être compromise. Le texte actuel des articles 2.6.1.26 et 2.6.1.106 dispose que le fréteur doit indemniser le courtier pour ses frais et n'offre pas la flexibilité nécessaire au secteur puisque, dans la pratique, d'autres parties paient également le salaire des courtiers. Il est donc préférable de prévoir une disposition contractuelle plutôt que légale.

Artikel 79

De artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1.106 worden opgeheven omdat hierdoor de dagelijkse chartering praktijk in het gedrang zou kunnen worden gebracht. De huidige tekst van de artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1.106 stelt dat de vervrachter de makelaar moet vergoeden voor zijn kosten en geeft niet de flexibiliteit die nodig is voor de sector aangezien in de praktijk ook andere partijen instaan voor het loon van de makelaars. Het is daarom beter om dit contractueel te laten bepalen in plaats van wettelijk.

Article 80

Artikel 80

Il s'agit d'une adaptation linguistique.

Het betreft een taalkundige aanpassing.

Article 81

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

Artikel 81

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

Article 82

Cet article ne nécessite pas de commentaire.

Artikel 82

Dit artikel behoeft geen toelichting

Articles 83 et 84

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

Artikelen 83 en 84

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

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

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

vendeur/chargeur perd son droit de disposer de la cargaison, si bien que l'acheteur (sa banque) peut payer sans avoir à craindre que le vendeur/chargeur puisse encore retenir la cargaison.

verkoper/afzender zijn beschikkingsrecht over de cargo verliest, zodat de koper (diens bank) kan betalen zonder te hoeven vrezen dat de verkoper/afzender de cargo nog kan tegenhouden.

Article 85

1° Le paragraphe 1er de l'article 2.6.2.25 n'est pas conforme aux règles de Rotterdam. Il est impossible de collecter tous les documents de transport et ce paragraphe est donc abrogé.
2° et 3°. Ces points vont dans le sens de la remarque formulée au point 1°. Différents documents de transport sont émis pour le même transport. Les différentes parties impliquées dans le transport en ont à chaque fois un exemplaire. Si les marchandises ont été livrées, tous les documents doivent perdre leur valeur juridique de sorte qu'on ne puisse plus y puiser des droits.

Artikel 85

1° Paragraaf 1 van artikel 2.6.2.25 is niet in lijn met de Rotterdam Rules. Het is onmogelijk om alle vervoersdocumenten te verzamelen en bijgevolg wordt deze paragraaf opgeheven.
2° en 3°. Dit is in lijn met de opmerking onder 1°. Verschillende vervoersdocumenten worden voor hetzelfde transport uitgegeven waarbij de verschillende bij het transport betrokken partijen telkens een exemplaar hebben. Indien de goederen zijn afgeleverd moeten al de documenten hun juridische waarden verliezen zodat hier geen rechten meer uit kunnen worden geput.

Article 86

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

Artikel 86

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

Article 87

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

Artikel 87

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

Article 88

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

Artikel 88

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

Article 89

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

Artikel 89

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

Article 90

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

Artikel 90

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

Article 91

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

Artikel 91

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

Article 92

Voir l'article 90

Artikel 92

Zie artikel 90

Article 93

Dans la disposition reprise au point 1°, il est précisé que le privilège en cas d'avarie ne s'étend pas aux combustibles marins à bord. Dans la pratique, ils sont souvent achetés par une partie autre que celle qui est responsable de l'avarie. L'extension du privilège concernerait donc des marchandises d'une partie non impliquée dans l'affaire. Cet article tient donc compte de la pratique courante.
Pour la disposition reprise au point 2°, voir le commentaire de l'article 90.

Artikel 93

In de bepaling onder 1° wordt duidelijk gemaakt dat het voorrecht bij averij zich niet uitstrekt tot de aan boord zijnde scheepsbrandstoffen. Deze worden in de praktijk vaak aangekocht door een andere partij dan diegene die voor de averij verantwoordelijk is. Het uitbreiden van het voorrecht zou aldus goederen van een niet betrokken partij in de zaak betrekken. Dit artikel voort houdt aldus rekening metde gangbare praktijk.
Voor de bepaling onder 2°, zie de toelichting bij artikel 90.

Article 94

Voir le commentaire de l'article 90.

Artikel 94

Zie de toelichting bij artikel 90.

Article 95

Par cet ajout, l'application du droit belge est limitée à un abordage entre des navires purement belges. Sans cet ajout, le droit belge s'appliquerait, par exemple, en cas d'abordage entre un navire battant pavillon panaméen et un navire battant pavillon taïwanais à Rotterdam, ce qui n'est naturellement pas souhaitable.

Artikel 95

Door deze toevoeging wordt de toepassing van Belgisch recht beperkt tot een aanvaring tussen louter Belgische schepen. Zonder deze toevoeging zou Belgisch recht bijvoorbeeld van toepassing zijn bij de aanvaring van een schip onder Panamese vlag met een schip onder Taiwanese vlag in Rotterdam, wat uiteraard niet wenselijk is.

Article 96

Artikel 96

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

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

Article 97

Voir les articles 27 à 38.

Artikel 97

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Article 98

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

Artikel 98

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

Articles 99 à 105

Voir les articles 27 à 38.

Artikelen 99 tot en met 105

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Article 106

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

Artikel 106

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

Article 107

Le personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation (OFEAN) se compose de deux enquêteurs. Si l’OFEAN avait sa propre personnalité juridique, deux personnes seraient insuffisantes pour respecter toutes les obligations légales en matière de budget, de gestion et de personnel. C'est pourquoi l'OFEAN est intégré au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports. Il peut ainsi bénéficier des services d’appui communs du SPF M&T. Aujourd'hui, l'OFEAN n'a pas de personnalité juridique et ses enquêteurs n'ont pas de statut. Le fait, pour l’OFEAN, de relever de la personnalité juridique du Service public fédéral va dans le sens de ce qui a été fait pour les organismes d'enquête sur les accidents dans les domaines aéronautique et ferroviaire. L'intégration de l'OFEAN au sein du SPF M&T n'a aucune incidence sur son fonctionnement et son indépendance, mais permet de donner aux enquêteurs de l'OFEAN un statut, celui d’agent de la fonction publique administrative fédérale.

Artikel 107

Het personeel van de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO) bestaat uit twee onderzoekers. Om aan alle wettelijke verplichtingen te voldoen inzake budget, beheer en personeelszaken, indien de FOSO een eigen rechtspersoon zou hebben, is 2 personen onvoldoende. Daarom wordt de FOSO geïntegreerd binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer met als doel gebruik te kunnen maken van de gemeenschappelijke ondersteunende diensten van de FOD M/V. Vandaag heeft de FOSO geen rechtspersoon en hebben de onderzoekers van de FOSO geen statuut. Het laten afhangen van de FOSO van de rechtspersoonlijkheid van de FOD M/V is gelijklopend aan de onderzoeksorganen voor luchtvaart- en spoorwegongevallen. Het integreren van de FOSO binnen de FOD M/V heeft geen enkele invloed op de werking en onafhankelijkheid, maar laat toe de onderzoekers van de FOSO een statuut toe te kennen, namelijk dat van ambtenaar van het federale openbare administratief ambt.

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

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

Article 108

Il s'agit de clarifications du texte actuel.

Artikel 108

Het betreft verduidelijkingen van de huidige tekst.

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

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

Article 109

Cet article n’appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 109

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 110

Voir le commentaire de l’article 14.

Artikel 110

Zie de toelichting bij artikel 14.

Article 111

Cet article n’appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 111

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 112

Cet article n’appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 112

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 113

Il s'agit d'une modification textuelle.

Artikel 113

Het betreft een tekstuele wijziging.

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

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

Article 114

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

Artikel 114

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

Articles 115 à 119

Après analyse et compte tenu du principe de subsidiarité, il est apparu que ces infractions pouvaient être dépénalisées, conformément au commentaire général des modifications apportées au Livre 4. Il s'agit d'infractions aux règles suivantes :

- l'enregistrement des navires de mer ;
- l'équipement technique du navire ;
- l'entrave aux inspections ;
- le recyclage de navires.

Artikelen 115 tot en met 119

Na analyse en rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel is gebleken dat deze inbreuken konden worden gedepenaliseerd, overeenkomstig de algemene toelichting bij de wijzigingen bij boek 4. Het betreft inbreuken op de volgende regels:

- registratie van zeeschepen;
- de technische uitrusting van het schip;
- verhinderen van inspecties;
- scheepsrecyclage.

Article 120

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

Artikel 120

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

Articles 121 et 122

Voir les articles 27 à 38

Artikelen 121 en 122

Zie artikelen 27 tot en met 38

Article 123

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

Artikel 123

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

Article 124

La disposition reprise au point 1° n'appelle pas d'autre commentaire.
Les dispositions reprises aux points 2° à 6° visent à préciser que les infractions aux différents arrêtés d'exécution qui trouvent leur base juridique dans le livre 2, titre 5, chapitre 3, peuvent être sanctionnées. Ainsi, toute la clarté est faite à ce sujet.

Artikel 124

De bepaling onder 1° behoeft geen verdere commentaar.
De bepalingen onder 2° tot 6° hebben tot doel om duidelijk te maken dat inbreuken op de verschillende uitvoeringsbesluiten die rechtsgrond vinden in boek 2, titel 5, hoofdstuk 3, kunnen worden gesanctioneerd. Op deze manier wordt de onduidelijkheid hierover weggenomen.

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

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

Articles 125 à 127

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

Artikelen 125 tot en met 127

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

Article 128

Comme expliqué plus haut, la navigation de plaisance est intégrée dans le CBN en tant que nouveau Livre 5. Les sanctions sont toutefois reprises dans le Livre 4, qui porte entièrement sur la mise en application.
Il a été décidé d'adapter le montant des amendes aux différents niveaux de l'article 4.1.1.1. du CBN en tenant compte du niveau de sanction attribué par la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance.

Artikel 128

Zoals hoger toegelicht wordt de pleziervaart geïntegreerd als een nieuw boek 5 in het BSW. De sancties worden wel opgenomen in boek 4 dat volledig over handhaving gaat.
Er werd geopteerd om de hoogte van de boetes aan te passen aan de verschillende niveaus van artikel 4.1.1.1. BSW rekening houdend met het sanctieniveau dat werd toegekend door de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart.

Article 129

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

Artikel 129

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

Article 130

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

Artikel 130

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

Article 131

Cette disposition empêche les contrevenants étrangers d'échapper aux sanctions. Grâce au

Artikel 131

Deze bepaling zorgt ervoor dat buitenlandse overtreders niet ontsnappen aan sancties. Via het

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

systeem van wettelijke vertegenwoordigers is er steeds iemand die aangesproken kan worden in België. Hiermee wordt eveneens vermeden dat een buitenlandse overtreder langer dan nodig wordt opgehouden in een Belgische haven in overeenstemming met internationale gebruiken en regelgeving.

Article 132

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

Artikel 132

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

Article 133

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

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

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

Artikel 133

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

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

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

Articles 134 et 135

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

Artikelen 134 en 135

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

Article 136

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

Artikel 136

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

**CHAPITRE 6. – INSERTION D'UN LIVRE 5 DANS LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION**

Article 137

La loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance est intégralement reprise dans le Code belge de la Navigation. Dans la mesure du possible, les dispositions ont été reprises littéralement. Des modifications mineures ont été apportées aux définitions uniquement pour les harmoniser avec le Code belge de la Navigation, comme pour la définition des différentes eaux belges.
Une base légale supplémentaire est accordée au Roi, à savoir dans le nouvel article 5.5.2.2 où une nouvelle disposition est introduite au point 3°. Sur la base de cette disposition, le Roi peut déterminer quelles autorisations pour les activités de groupe en mer peuvent être remplacées par une simple déclaration préalable. Actuellement, un grand nombre d'autorisations doivent être délivrées pour des activités qui se déroulent à proximité de la côte et pour lesquelles aucune condition supplémentaire ne doit être imposée. La demande et l'octroi d'une autorisation constituent une charge administrative tant pour l'adepte de sports nautiques que pour l'autorité. Cette charge peut être réduite grâce à cette nouvelle disposition.
Une nouveauté importante est qu'à l'avenir, la navigation de plaisance pourra également bénéficier des dispositions qui s'appliquent aux hypothèques sur les navires de mer. Cela peut stimuler le secteur à se développer encore davantage. Les entreprises qui souhaitent investir dans la navigation de plaisance, surtout, pourront plus facilement donner des gages pour la conclusion des crédits d'investissement nécessaires par les banques.

**HOOFDSTUK 6. – INVOEGING VAN EEN BOEK 5 IN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK**

Artikel 137

De wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart wordt integraal overgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Waar mogelijk werden de bepalingen letterlijk overgenomen. Enkel wat betreft de begripsomschrijvingen werden er kleine wijzigingen aangebracht om deze in lijn te brengen met het Belgisch Scheevaartwetboek, zoals bij de omschrijving van de verschillende Belgische wateren.
Er wordt 1 bijkomende rechtsgrond toegekend aan de Koning, namelijk in het nieuwe artikel 5.5.2.2 waar een nieuwe bepaling onder 3° wordt ingevoerd. Op basis van deze bepaling kan de Koning bepalen welke toelatingen voor groepsactiviteiten op zee vervangen kunnen worden door een simpele voorafgaandelijke melding. Immers moeten momenteel tal van vergunningen afgegeven worden voor activiteiten die zich vlak bij de kust afspelen en waarvoor geen bijkomende voorwaarden moeten worden opgelegd. Het aanvragen van een toelating en deze toekennen is zowel voor de watersporter als voor de overheid een administratieve last die met deze nieuwe rechtsgrond kan worden ingeperkt.

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

**CHAPITRE 7. – MODIFICATIONS À LA LOI DU 25 DÉCEMBRE 2016 INSTITUANT DES AMENDES ADMINISTRATIVES APPLICABLES EN CAS D'INFRACTIONS AUX LOIS SUR LA NAVIGATION**

Article 138

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

**HOOFDSTUK 7. – WIJZIGINGEN AAN DE WET VAN 25 DECEMBER 2016 TOT INSTELLING VAN ADMINISTRATIEVE GELDBOETES VAN TOEPASSING IN GEVAL VAN INBREUKEN OP DE SCHEEPVAARTWETTEN**

Artikel 138

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

strafrechtelijke vervolging.

Article 139

Cette disposition est ajoutée pour lever l'ambiguïté sur le fait qu'un exemplaire du procès-verbal doit encore être rédigé et envoyé au Service Amendes administratives de la DG Navigation.

Artikel 139

Dit wordt toegevoegd om de onduidelijkheid weg te nemen dat er nog een exemplaar van het proces-verbaal moeten wordt opgesteld en doorgestuurd daar de Dienst Administratieve Geldboetes van DG Scheepvaart.

Article 140

L'article 14/3 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est adapté car plusieurs lois pour lesquelles une transaction est possible sont désormais intégrées dans le CBN et la référence doit donc être adaptée.

Artikel 140

Artikel 14/3 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangepast aangezien verscheidene wetten waarvoor een minnelijk schikking mogelijk is, nu worden geïntegreerd in het BSW en de referentie daardoor moeten worden aangepast.

Article 141

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

Artikel 141

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

**CHAPITRE 8 – MODIFICATIONS AU CODE PÉNAL SOCIAL**

Articles 142-145

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

**HOOFDSTUK 8 – WIJZIGINGEN AAN HET SOCIAAL STRAFWETBOEK**

Artikel 142-145

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

**CHAPITRE 9 - MODIFICATIONS A LA LOI DU 20 JANVIER 1999 VISANT LA PROTECTION DU MILIEU MARIN ET L'ORGANISATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES MARINS SOUS**

**HOOFDSTUK 9 - WIJZIGINGEN AAN DE WET VAN 20 JANUARI 1999 TER BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU EN TER ORGANISATIE VAN DE MARIENE RUIMTELIJKE PLANNING IN DE**

**JURIDICTION DE LA BELGIQUE**

Article 146

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

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

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

**ZEEGEBIEDEN ONDER RECHTSBEVOEGDHEID VAN BELGIÊ**

Artikel 146

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

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

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

**CHAPITRE 10 - DISPOSITIONS ABROGATOIRES**

Article 147

L'abrogation de la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance fait suite à l'intégration de ces dispositions dans le Code belge de la Navigation (voir article 141).

**HOOFDSTUK 10 - OPHEFFINGSBEPALINGEN**

Artikel 147

De opheffing van de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart volgt doordat deze bepalingen worden ingevoegd in het Belgisch Scheepvaartwetboek (zie artikel 141).

Le Ministre de la Justice

De Minister van Justitie

Koen GEENS

La Ministre de la Mobilité

De Minister van Mobiliteit

François Bellot

Le Ministre de la Mer du Nord

De Minister van Noordzee

Philippe DE BACKER