

KONINKRIJK BELGIE

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER**

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene
wijzigingen 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 Mobiliteit,
en de Minister van Justitie en Noordzee,

**HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN
WIJ:**

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

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

Art. 2. In artikel 1.1.1.1. van het Belgisch
Scheepvaartboek, gewijzigd bij de wet van 16 juni
2021, worden de volgende wijzigingen
aangebracht:

a) paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling
onder 67°, luidende:

“67° MRV-Verordening: Verordening (EU)
2015/757 van het Europees Parlement en de Raad
van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de
rapportage en de verificatie van kooldioxide-
emissies door maritiem vervoer en tot wijziging
van Richtlijn 2009/16/EG.”.

ROYAUME DE BELGIQUE

**SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

Projet de loi relatif à la pêche et diverses
modifications du Code belge de la Navigation

PHILIPPE, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir, Salut.

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

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS
:**

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

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

Art. 2. Dans l'article 1.1.1.1. du Code belge de
la Navigation, modifié par la loi du 16 juin
2021, les modifications suivantes sont
apportées :

a) le paragraphe 1^{er} est complété par un 67°,
rédigé comme suit :

« 67° le Règlement MRV: le Règlement (EU)
2015/757 du Parlement européen et du Conseil
du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la
déclaration et la vérification des émissions de
dioxyde de carbone du secteur du transport
maritime et modifiant la Directive
2009/16/CE. ».

b) paragraaf 2 wordt aangevuld met de bepalingen onder 3°, luidende:

“3° internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart: de bronnen van een scheepvaartrecht opgenomen in paragraaf 1, bepalingen 6°, 9°, 10°, 12°, 15°, 16°, 18°, 19°, 20°, 27°, 28°, 30°, 31°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 40°, 41°, 42°, 43°, 45°, 46°, 51°, 52°, 53°, 54°, 55°, 56°, 57°, 58°, 61°, 62°, 63°, 65°, 66° en 67”.

Art. 3. In artikel 1.1.1.3. van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wetten van 16 juni 2020, 18 juni 2020 en 16 juni 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 11° aangevuld met de woorden “en schepen die bestemd of gewoonlijk gebruikt worden voor bedrijfs- of beroepsmatige visserij”;

2° paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling onder 26°, luidend:

“26° vissersvaartuig: een zeeschip dat bestemd of gewoonlijk bedrijfs- of beroepsmatige gebruikt wordt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.”.

Art. 4. In artikel 2.1.1.3., eerste lid, 2°, van hetzelfde wetboek worden de woorden “visserij of” opgeheven.

Art. 5. In artikel 2.2.6.20. van hetzelfde wetboek wordt een lid toegevoegd, luidende:

“De borgtocht of zekerheid bedoeld in het eerste lid kan worden gesteld door middel van:

1° het storten van een geldsom die geconsigneerd wordt bij de Deposito- en Consignatiekas overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito- en Consignatiekas;

b) le paragraphe 2 est complété par un 3°, rédigé comme suit :

« 3° les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation : les sources de droit de la navigation reprises au paragraphe 1^{er}, 6°, 9°, 10°, 12°, 15°, 16°, 18°, 19°, 20°, 27°, 28°, 30°, 31°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 40°, 41°, 42°, 43°, 45°, 46°, 51°, 52°, 53°, 54°, 55°, 56°, 57°, 58°, 61°, 62°, 63°, 65°, 66° et 67° ».

Art. 3. Dans l'article 1.1.1.3. du même code, modifié par les lois du 16 juin 2020, 18 juin 2020 et 16 juin 2021, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, le 11° est complété par les mots « et des navires destinés ou normalement utilisés à des fins professionnelles pour la pêche » ;

2° le paragraphe 1^{er} est complété par un 26°, rédigé comme suit :

« 26° navire de pêche: un navire de mer destiné ou normalement utilisé à des fins professionnelles pour la capture de poissons ou d'autres ressources vivantes de la mer. ».

Art. 4. Dans l'article 2.1.1.3., alinéa 1^{er}, 2°, du même code, les mots « la pêche ou pour » sont abrogés.

Art. 5. Dans l'article 2.2.6.20. du même code, un alinéa est inséré, rédigé comme suit :

« La caution ou la garantie visée à l'alinéa 1^{er} peut être fournie au moyen :

1° du versement d'une somme d'argent consignée à la Caisse des Dépôts et Consignations conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations ;

2° een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank;

3° een getekende garantie verleend door een lid van de “International Group of Protection and Indemnity Clubs” en die aanvaard wordt door de beslaglegger.”.

Art. 6. In artikel 2.3.1.22., § 1, van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 juni 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de inleidende zin van de bepaling onder 2° worden de woorden “de cognossementen die worden uitgegeven” vervangen door de woorden “de verbintenissen die worden aangegaan”;

2° in de bepaling onder 2° worden in de punten b) en c) de woorden “het betrokken cognossement” vervangen door de woorden “de betrokken verbintenis”.

Art. 7. In artikel 2.6.2.25., § 3, van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 juni 2021, wordt het woord “cognossement” vervangen door het woord “vervoersovereenkomst”.

Art. 8. In artikel 2.6.2.30. van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 juni 2021, wordt in paragraaf 1 het laatste lid opgeheven.

Art. 9. In artikel 2.7.7.11. van het hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 5 wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3. Bij de inning boekt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer deze bedragen onmiddellijk op het begrotingsfonds “Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen” zoals bedoeld in rubriek

2° d’une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ;

3° d’une garantie signée par un membre du “International Group of Protection and Indemnity Clubs” et acceptée par le saisissant. ».

Art.6. Dans l’article 2.3.1.22., § 1^{er}, du même code, modifié par la loi du 16 juin 2021, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la phrase introductive du 2°, les mots « des connaissances qui sont émis » sont remplacés par les mots « les obligations conclues » ;

2° au 2° sous b) et c), les mots « le connaissance concerné » sont remplacés par les mots « l’obligation concernée ».

Art. 7. Dans l’article 2.6.2.25., § 3, du même code, modifié par la loi du 16 juin 2021, le mot « connaissance » est remplacé par les mots « contrat de transport ».

Art. 8. Dans l’article 2.6.2.30. du même code, modifié par la loi du 16 juin 2021, le dernier alinéa du paragraphe 1^{er} est abrogé.

Art. 9. Dans l’article 2.7.7.11. du même code, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 5, l’alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le Service public fédéral Mobilité et Transports est chargé de la perception des contributions visées aux paragraphes 2 et 3. Lors de la perception, le Service public fédéral Mobilité et Transports impute immédiatement ces contributions sur le fonds budgétaire « Fonds relatif au fonctionnement de l’organisme fédéral d’enquête sur les accident

33 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen.”;

2° in paragraaf 5 wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in paragraaf 2 aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 februari van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is. De bijdrage is uitvoerbaar binnen dertig dagen na het verzenden van de aanslag door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.”;

3° in paragraaf 5 wordt tussen het tweede en derde lid een lid ingevoegd, luidende:

“De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in paragraaf 3 aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 oktober van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is.”;

4° er wordt een paragraaf 5/1 ingevoegd, luidende:

“ § 5/1. Beroep tegen de aanslag kan worden ingediend binnen de 30 dagen na het verzenden van de aanslag via aangetekend schrijven bij de FOSO. Het beroep schorst de betaling van de dat gedeelte van de aanslag waar er beroep voor aangetekend is. De FOSO stelt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hiervan onmiddellijk in kennis.

De FOSO beslist binnen de 30 dagen na ontvangst van het beroep en deelt deze mee aan de betrokkene en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.”.

de navigation » tel que visé à la rubrique 33 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. » ;

2° au paragraphe 5, l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le Service public fédéral Mobilité et Transports envoie les avis de perception de la contribution visée au paragraphe 2 aux redevables de la contribution à partir du 1^{er} février de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les trente jours suivant l’envoi de l’avis par le Service public fédéral Mobilité et Transports.» ;

3° dans le paragraphe 5 un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 2 et 3 :

« Le Service public fédéral Mobilité et Transports envoie les avis de perception de la contribution visée au paragraphe 3 aux redevables de la contribution à partir du 1^{er} octobre de l'année civile où la contribution est due. » ;

4° un paragraphe 5/1 est inséré, rédigé comme suit :

« § 5/1. Un recours contre l’avis peut être introduit auprès de l’OFEAN par lettre recommandée dans les 30 jours suivant l’envoi de l’avis. Le recours suspend le paiement de la partie de l’avis pour laquelle un recours a été introduit. L’OFEAN en informe immédiatement le Service public fédéral Mobilité et Transports.

L’OFEAN prend une décision dans les 30 jours suivant la réception du recours et la notifie à l’intéressé et au Service public fédéral Mobilité et Transports. ».

Art. 10. In afdeling 3, Hoofdstuk 1, Titel I van Boek 4, van hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.1.1.7. ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.1.7. Administratieve maatregel

Het bestraffen van feiten die bestraft kunnen worden met het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip moet gebeuren overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.”.

Art. 11. In artikel 4.1.2.6. van hetzelfde wetboek wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. In afwijking van paragraaf 1 wordt bestraft met sanctie van niveau 3 de kapitein of de scheepseigenaar die het artikel 2.2.3.9., 1^o, f) of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.”.

Art. 12 . In artikel 4.1.2.8/2. van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet 16 juni 2021, worden de woorden “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” vervangen door de woorden “internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart”.

Art. 13. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.1.2.8/3. ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.2.8/3. Drugs- en Alcohol

§ 1. Onderstaande sancties zijn van toepassing op:

Art. 10. Dans la section 3, chapitre 1^{er}, Titre 1^{er} du Livre 4, du même code, un article 4.1.1.7. est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 4.1.1.7. Mesure administrative

Sanctionner des faits qui peuvent être punis par la déchéance du droit de conduire, du droit d’accompagner un conducteur en vue de l’apprentissage ou du droit d’effectuer un service actif sur un navire doit se faire conformément à la procédure définie dans le chapitre 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d’infractions aux lois sur la navigation. ».

Art. 11. Dans l’article 4.1.2.6. du même code, un paragraphe 1^{er}/1 est inséré, rédigé comme suit :

« § 1^{er}/1. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, est puni d’une sanction de niveau 3 le capitaine ou le propriétaire enfreignant l’articles 2.2.3.9., 1^o, f) ou les arrêtés d’exécution y afférents. ».

Art. 12. Dans l’article 4.1.2.8/2. du même code, inséré par la loi du 16 juin 2021, les mots « 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 » sont remplacés par les mots « les traités et actes internationaux et de l’Union relatifs à la navigation ».

Art. 13. Dans le même code est inséré un article 4.1.2.8/3., rédigé comme suit :

« Art. 4.1.2.8/3. Drogues et Alcool

§ 1^{er}. Les sanctions suivantes sont applicables :

1° Belgische zeeschepen;

2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2;

3° zeeschepen en pleziervaartuigen die opereren in Belgische maritieme zones;

4° zeeschepen en pleziervaartuigen die vertrekken vanuit België naar de Belgische maritieme zones;

5° zeeschepen en pleziervaartuigen die vanuit maritieme zones aankomen in België.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft

1° iedereen die vaart, een bestuurder begeleidt met het oog op scholing of actief dienst doet op een schip;

2° iedereen die op het punt staat te varen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip;

wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft

1° iedereen die vaart, een bestuurder begeleidt met het oog op scholing of actief dienst doet op een schip;

1° aux navires de mer belges ;

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

3° aux navires de mer et aux navires de plaisance opérant dans les zones maritimes belges ;

4° aux navires de mer et aux navires de plaisance quittant la Belgique aux zones maritimes belges ;

5° aux navires de mer et aux navires de plaisance arrivant dans en Belgique dans un zone maritime.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque navigue, accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage ou est en service actif sur un navire ;

2° toute personne qui s'apprête à naviguer accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou est en service actif sur un navire ;

lorsque l'analyse de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou lorsque l'analyse de l'haleine ne peut être effectuée et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque navigue, accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage ou est en service actif sur un navire ;

2° iedereen die op het punt staat te varen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip;

wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of wanneer de speekseltest- of analyse de aanwezigheid aantoon van één van de hieronder vermelde stoffen met de hieronder vermelde gehalten:

Stof	Gehalte (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	10
Amfetamine	25
Methyleendioxymethylamfetamine (MDMA)	25
Morfine (vrij) of 6-acetylmorfine	5
Cocaïne of Benzoyllecgonine	10

3° iedereen die geweigerd heeft zich te onderwerpen aan de ademtest of aan de ademanalyse, of, zonder wettige reden, geweigerd heeft de bloedproef te laten nemen;

4° iedereen die het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan ze houder is, niet heeft afgegeven, of het schip heeft bestuurd, een bestuurder begeleidt met het oog op scholing of actief dienst doen op een schip wanneer dit verboden is.

De personen die door de Koning zijn belast met het toezicht kunnen het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is inhouden overeenkomstig de door de Koning

2° toute personne qui s'apprête à naviguer accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou est en service actif sur un navire ;

lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ; ou lorsque le test salivaire ou l'analyse de salive démontre la présence d'une des substances reprises ci-dessous avec les taux repris ci-dessous :

Substance	Taux (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	10
Amphétamine	25
Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25
Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	5
Cocaïne ou Benzoyllecgonine	10

3° quiconque a refusé de se soumettre au test de l'haleine ou à l'analyse de l'haleine, ou, sans motif légitime, a refusé de se soumettre au prélèvement sanguin ;

4° quiconque a omis de délivrer le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente qu'il détient, ou a conduit le navire, accompagné un conducteur en vue de l'apprentissage ou effectué un service actif sur un navire lorsque cela est interdit.

Les personnes chargées de la surveillance par le Roi peuvent retirer le brevet, brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenu par l'intéressé conformément à la durée

bepaalde duur waarvoor het verboden is om het schip te besturen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip.

§ 4. De voorgaande sancties kunnen worden aangevuld met het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip voor een duur van een maand en ten hoogste vijf jaar of levenslang. Het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is, moet gedurende die periode worden afgegeven bij de scheepvaartpolitie.

De voorgaande sancties kunnen worden aangevuld met de vereiste dat er een medisch certificaat wordt voorgelegd om de geschiktheid aan te tonen om een schip te besturen, een persoon te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip.

§ 5. Het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid wordt opgelegd als de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden om een vaartuig te besturen naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van dit artikel.

De duur van het verval van het recht tot sturen is afhankelijk van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is om een schip te besturen.

§ 6. Behalve dan bij samenloop wordt er voor bovenstaande inbreuken geen gevangenisstraf opgelegd.

Art. 14. In artikel 4.2.1.2. van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

déterminée par le Roi pour laquelle il est interdit de conduire le navire, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'effectuer un service actif sur un navire.

§ 4. Les sanctions précédentes peuvent être complétées par la déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire pour une durée d'un mois et ne dépassant pas 5 ans ou à perpétuité. Le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenu par l'intéressé doit être délivré pendant cette période par la police de la navigation.

Les sanctions précédentes peuvent être complétées par l'obligation de produire un certificat médical attestant l'aptitude à conduire un navire, à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou à effectuer un service actif sur un navire.

§ 5. La déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire pour incapacité physique ou mentale est imposée si le coupable est physiquement ou mentalement inapte à conduire un navire à la suite d'une condamnation pour une infraction au présent article.

La durée de la déchéance du droit de conduire dépend de la preuve que l'intéressé n'est plus inapte à conduire un navire.

§ 6. Aucune peine d'emprisonnement n'est imposée pour les infractions susmentionnées, sauf en cas de récidive.

Art. 14. Dans l'article 4.2.1.2. du même code, les modifications suivantes sont apportées :

1° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 1° aangevuld met de woorden “en desbetreffende uitvoeringsbesluiten”;

2° in paragraaf 1 wordt in de bepaling onder 3° de woorden “het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politimaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en” opgeheven.

Art. 15. Artikel 5.2.1.1., 2°, van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 16 juni 2021, wordt aangevuld met de woorden “dat ook geldig is in het buitenland”.

Art. 16. In rubriek 33 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen worden bij het “Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen” de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de woorden “De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en met betrekking tot de schepen onder vreemde vlag door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge verschuldigd is als deelneming in de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen.” worden vervangen door de woorden:

“1° De jaarlijkse bijdragen zoals bedoeld in artikel 2.7.7.11. van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

1° au paragraphe 1^{er}, le 1° est complété par les mots « et les arrêtés d'exécution y afférents » ;

2° au paragraphe 1^{er}, 3°, les mots « la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et » sont abrogés.

Art. 15. L'article 5.2.1.1., 2°, du même code, inséré par la loi du 16 juin 2021, est complété par les mots « qui est également valable à l'étranger ».

Art. 16. Dans la rubrique 33 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, les modifications suivantes sont apportées au « Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation » :

a) les mots « La contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et, en ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, des ports d'Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge, à titre de participation aux frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. » sont remplacés par les mots :

« 1° les contributions annuelles telles que visées à l'article 2.7.7.11. du Code belge de la Navigation ;

2° de terugbetalingen van kosten gemaakt door de FOSO of de personeelsleden van de FOSO;

3° de vergoeding van de kosten bedoeld in artikel 2.7.7.9., § 5, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.”;

b) de woorden “de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen.” worden vervangen door de woorden “de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in Hoofdstuk 7 van Titel 7 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.”.

Art. 17. In hoofdstuk 2 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen, wordt de titel van het hoofdstuk aangevuld met de woorden:

“ en bij de vereniging zonder winstoogmerk Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS VZW)”.

Art. 18. In artikel 112 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen worden de woorden “opgericht bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 29 augustus 1986, gesloten in het Paritair Comité voor de zeevisserij, tot oprichting van een fonds voor bestaanszekerheid, Zeevissersfonds genaamd, en tot vaststelling van zijn statuten” vervangen als volgt:

“zoals opgericht bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 9 juni 2011 tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevissersfonds met als nummer 108594/CO/143 en zoals gewijzigd bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 28 april 2017 tot

2° les remboursements de frais engagés par l'OFEAN ou les membres du personnel de l'OFEAN ;

3° l'indemnisation des coûts visés à l'article 2.7.7.9., § 5, du Code belge de la Navigation. » ;

b) les mots « les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. » sont remplacés par les mots « les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé au Chapitre 7 du Titre 7 du Livre 2 du Code belge de la Navigation. » ;.

Art. 17. Au chapitre 2 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses, le titre du chapitre est complété par les mots :

« et auprès de l'association sans but lucratif Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS VZW) ».

Art. 18. À l'article 112 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses, les mots « institué par la convention collective de travail du 29 août 1986 conclue au sein de la Commission paritaire de la pêche maritime, instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé « Zeevissersfonds », et fixant ses statuts » sont remplacés comme suit :

« institué par la convention collective de travail n° 108594/CO/143 du 9 juin 2011 modifiant et coordonnant les statuts du « Zeevissersfonds » et telle que modifiée par la convention collective de travail n°139632/CO/143 du 28

wijziging van de statuten van het Zeevissersfonds met als nummer 139632/CO/143”.

Art. 19. In artikel 112 van dezelfde wet wordt een tweede lid ingevoegd, luidende:

“Een regeringscommissaris en een plaatsvervangend regeringscommissaris worden aangesteld bij de vereniging zonder winstoogmerk Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS VZW), opgericht bij akte op 12 oktober 2017. Deze regeringscommissaris oefent controle uit op het beheer en de aanwending van de federale overheidsmiddelen die de werkgevers krachtens artikel 275.4 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen via het hierboven vermelde Zeevissersfonds aan deze VZW storten. De Koning bepaalt de opdracht, de bevoegdheid, het statuut en de werkingsmodaliteiten van de regeringscommissaris.”.

avril 2017 modifiant les statuts du « Zeevissersfonds ».

Art. 19. À l'article 112 de la même loi, il est inséré un alinéa 2 rédigé comme suit :

« Un commissaire du gouvernement et un commissaire du gouvernement suppléant sont désignés auprès de l'association sans but lucratif « Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie » (OVIS VZW), créée par acte authentique le 12 octobre 2017. Ce commissaire du gouvernement exerce un contrôle sur la gestion et l'affectation des moyens publics fédéraux que les employeurs versent à ce fonds conformément à l'article 275.4 du Code des impôts sur les revenus. Le Roi définit la mission, la compétence, le statut et les modalités de fonctionnement du commissaire du gouvernement. ».

Art. 20. Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van tien dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

..., ...

Art. 20. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour après sa publication au Moniteur belge.

..., ...

Van Koningswege:

De Vice-eersteminister en minister van
Mobiliteit

Par le Roi :

Le Vice-Premier ministre et ministre de la
Mobilité

Georges GILKINET

De Vice-eersteminister en minister van Justitie
en Noordzee

Le Vice-Premier ministre et ministre de la
Justice et de la Mer du Nord



Vincent VAN QUICKENBORNE

Voorontwerp van wet betreffende visserij en
verscheidene wijzigingen van het Belgisch
Scheepvaartwetboek

Avant-projet de loi relatif à la pêche et diverses
modifications du Code belge de la Navigation

MEMORIE VAN TOELICHTING

EXPOSÉ DES MOTIFS

Dames en Heren,

Mesdames et Messieurs,

1. Het doel van het ontwerp

Het ontwerp van wet betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek beoogt de herziening van de federale visserijregels en de optimalisatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

2. Algemene toelichting

De federale visserijregels zijn erg versnipperd en verouderd zodat een modernisering – rekening houdend met de toepasselijke internationale en Europese voorschriften – zich opdringt.

Hiertoe dienen slechts een aantal beperkte wijzigingen aangebracht te worden aan het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit komt omdat de federale visserijregels vooral in uitvoeringsbesluiten zijn opgenomen die hun rechtsgrond vinden in de oude wetten die nu zijn opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. De herziening is dan ook van belang zodat het duidelijk is dat de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot de visserij vanaf september 2020 hun rechtsgrond vinden in het Belgisch scheepvaartwetboek.

Er zijn enkele kleine wijzigingen nodig om een goede afstemming tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en het toekomstige uitvoeringsbesluit voor de visserij (zie verder) te verwezenlijken. Zo wordt er via het wetsontwerp een definitie van vissersvaartuig opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek en wordt de definitie van kapitein in het Belgisch Scheepvaartwetboek

1. Les objectifs du projet

Le projet de loi relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation vise la révision des règles de pêche fédérales et l'optimisation du Code belge de la Navigation.

2. Exposé général

Les règles de pêche fédérales sont très fragmentées et obsolètes, de sorte qu'une modernisation – tenant compte des réglementations internationales et européennes applicables – est nécessaire.

À cette fin, seules quelques modifications limitées doivent être apportées au Code belge de la Navigation. En effet, les règles de pêche fédérales sont principalement incluses dans des arrêtés d'exécution qui trouvent leur fondement juridique dans les anciennes lois qui sont désormais incluses dans le Code belge de la Navigation. La révision est donc importante pour qu'il soit clair que les arrêtés d'exécution relatifs à la pêche à partir de septembre 2020 trouveront leur fondement juridique dans le Code belge de la Navigation.

Quelques modifications mineures sont nécessaires afin d'obtenir une bonne coordination entre le Code belge de la Navigation et le futur arrêté d'exécution pour la pêche (voir ci-dessous). Ainsi, le projet de loi introduit une définition du navire de pêche dans le Code belge de la Navigation et modifie la définition du capitaine dans le Code belge de la Navigation afin qu'elle s'applique également à la

gewijzigd zodat deze ook van toepassing wordt op de visserij.

Momenteel zijn er vele uitvoeringsbesluiten die federale regels bevatten met betrekking tot de visserij. Na de beperkte maar noodzakelijk wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, zal er nog één uitvoeringsbesluit worden opgesteld dat alle federale regels met betrekking tot de visserij zal bevatten en dat de oude besluiten zal opheffen. Op deze manier worden duidelijke uniforme regels gecreëerd en opgenomen in één instrument. Deze regels zullen voornamelijk betrekking hebben op:

- de veiligheidsuitrusting en accommodatie;
- de vaarbevoegdheidsbewijzen;
- de minimumbemanning;
- de registratie;
- de retributies;
- het toezicht/controle regime.

Naast de modernisering van de bestaande federale visserijregels wordt er ook een professioneel kader uitgewerkt voor de hengeltvisserij. Gedurende lange tijd was deze sector voornamelijk actief onder Nederlandse Vlag wegens een ontbrekend kader in België. Met de nieuwe regelgeving kan deze economisch activiteit onder Belgisch vlag opereren. Dit zal niet enkel economisch een positief effect hebben, maar zal ook de veiligheid binnen de visserij ook versterken en de handhaving ondersteunen.

Om dit kader te creëren wordt de definitie van pleziervaartuig gewijzigd zodat een zeeschip dat bedrijfs- of beroepsmatige gebruikt wordt voor visserij niet meer kan worden beschouwd als een pleziervaartuig. Het is niet de bedoeling om een sportvisser of de occasionele recreatieve visser

pêche.

Actuellement, il existe de nombreux arrêtés d'exécution qui contiennent des règles fédérales relatives à la pêche. Après les modifications limitées mais nécessaires du Code belge de la Navigation, un autre arrêté d'exécution qui contiendra toutes les règles fédérales relatives à la pêche et qui abrogera les anciens arrêtés sera rédigé. De cette façon, des règles uniformes claires seront créées et reprises dans un seul instrument. Ces règles porteront principalement sur :

- l'équipement de sécurité et l'hébergement ;
- les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- l'équipage minimum ;
- l'enregistrement ;
- les redevances ;
- Le régime de surveillance/contrôle.

Outre la modernisation des règles de pêche fédérales existantes, un cadre professionnel pour la pêche à canne est également en cours d'élaboration. Pendant longtemps, ce secteur a été principalement actif sous pavillon néerlandais faute de cadre en Belgique. La nouvelle réglementation permet à cette activité économique d'opérer sous pavillon belge. Cela aura non seulement un effet positif sur le plan économique, mais renforcera également la sécurité au sein de la pêche et soutiendra la mise en application.

Afin de créer ce cadre, la définition de navire de plaisance est modifiée de sorte qu'un navire de mer utilisé à des fins professionnelles pour la pêche ne peut plus être considéré comme un navire de plaisance. L'intention n'est pas d'inclure un pêcheur sportif ou le pêcheur récréatif occasionnel. Les

hieronder te brengen. De vaartuigen waar zij gebruik van maken, zullen nog steeds beschouwd worden als pleziervaart. De verdere uitwerking van de regels zal gebeuren in het toekomstige uitvoeringsbesluit voor de visserij. Bij de opstelling ervan wordt zowel de sector als het Vlaams Gewest betrokken.

Naast de noodzakelijke aanpassingen voor de visserij worden er nog enkele andere wijzingen aangebracht:

1. voor het versterken van het handhavings- en vervolgingsregime.

Zo wordt de definitie van de Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek zodat er geen twijfel over bestaat dat deze valt onder het handhavings- en vervolgingskader van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Er wordt een definitie opgenomen van internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt er meermaals naar verwezen maar het was onduidelijk welke akten en verdragen hieronder vielen. Deze definitie wordt dan ook verder doorgetrokken in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Er worden duidelijke sancties opgenomen voor drugs- en alcohol die van toepassing zullen zijn op Belgisch Schepen en in de Belgische maritieme zones. Hierbij wordt ook de mogelijkheid opgenomen om het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is tijdelijk te kunnen intrekken en om als bijkomende sanctie het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te

navires qu'ils utilisent seront toujours considérés comme des navires de plaisance. La poursuite de l'élaboration des règles se fera dans le futur arrêté d'exécution pour la pêche. Tant le secteur que la Région flamande seront impliqués dans sa préparation.

Outre les adaptations nécessaires pour la pêche, d'autres modifications sont apportées:

1. pour le renforcement du régime d'application et de poursuites.

Ainsi, la définition du Règlement (EU) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la Directive 2009/16/CE est introduite dans le Code belge de la Navigation de sorte qu'il ne fait aucun doute qu'il s'inscrit dans le cadre d'application et de poursuites du Code belge de la Navigation.

Une définition des traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation est introduite. Le Code belge de la Navigation y fait référence à plusieurs reprises, mais il n'est pas clair quels actes et traités sont couverts. Cette définition est donc encore étendue dans le Code belge de la Navigation.

Des sanctions claires concernant les drogues et l'alcool sont incluses et s'appliqueront aux navires belges et dans les zones maritimes belges. Cela inclut la possibilité de retirer temporairement le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenue par l'intéressé et d'imposer, à titre de sanction supplémentaire, la déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en

begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip op te leggen.

2. Federale instantie voor onderzoek voor scheepvaartongevallen (FOSO)

De wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen werd geïntegreerd in het Belgisch Scheepvaartboek. Sinds de wijziging door de wet van 16 juni 2021 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek, maakt de FOSO deel uit van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het huidige artikel 2.7.7.11., § 5, bepaalt dat de FOSO belast is met de inning van de bijdragen. Dit wordt onder meer gewijzigd samen met enkele andere aanpassingen van technische aard aan het fonds waarmee de werking van FOSO gefinancierd wordt.

3. Cognossement

Met de wet van 16 juni 2021 tot wijziging van het Belgische Scheepvaartwetboek werden verschillende wijzigingen aangebracht betreffende de contractuele en juridische afhandeling van het vervoer van goederen via een zeeschip. Nu worden er nog enkele verfijningen en verduidelijkingen aangebracht in overleg met de betrokken sectoren.

Het betreffen de volgende artikelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek:

- 2.2.6.20.: Opheffing van het bewarend beslag;
- 2.3.1.22.: verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder;
- 2.6.2.25.: Aflevering van goederen;
- 2.6.2.30.: Vertraging bij het afleveren van de goederen.

De verschillende wijzigingen worden verder toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire.

2. Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN)

La loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a été intégrée au Code belge de la Navigation. Depuis les modifications par la loi du 16 juin 2021 modifiant le Code belge de la Navigation, l'OFEAN fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports. L'actuel article 2.7.7.11., § 5, stipule que l'OFEAN est chargé de la perception des contributions. Cette modification s'accompagne, entre autres, de quelques autres adaptations de nature technique au fonds qui finance le fonctionnement de l'OFEAN.

3. Connaissance

La loi du 16 juin 2021 modifiant le Code belge de la Navigation a apporté plusieurs modifications concernant le traitement contractuel et juridique du transport de marchandises par navire de mer. Certaines améliorations et clarifications sont actuellement apportées en consultation avec les secteurs concernés.

Cela concerne les articles du Code belge de la Navigation suivants :

- 2.2.6.20. : Mainlevée de la saisie conservatoire ;
- 2.3.1.22. : Obligations contractées par ou pour le commandant ;
- 2.6.2.25. : Livraison des marchandises ;
- 2.6.2.30. : Retard dans la livraison des marchandises.

Les différentes modifications sont expliquées plus en détails dans les commentaires des articles.

4. om de verplichting te voorzien een regeringscommissaris aan te stellen bij OVIS VZW

3. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 2

Artikel 2 voegt de Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG toe aan de bronnen van scheepvaartrecht in artikel 1.1.1.1., § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek zodat er geen twijfel over bestaat dat deze valt onder het handhavings- en vervolgingskader van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Er wordt een definitie opgenomen van “internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart” in artikel 1.1.1.1., § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt er meermaals naar verwezen maar het was onduidelijk welke akten en verdragen hieronder vielen. Deze definitie wordt dan ook verder doorgetrokken in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 3

De definitie van pleziervaartuig in artikel 1.1.1.3., § 1, 11°, wordt aangepast zodat commerciële visserij niet meer kan worden beschouwd als pleziervaart. Door deze aanpassing is het duidelijk dat occasionele sportvisser of de recreatieve visser niet kan worden beschouwd als commerciële visserij.

Er wordt een definitie opgenomen van vissersvaartuig in artikel 1.1.1.3., 26°, gebaseerd op definitie opgenomen in het Internationaal Verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van

4. pour prévoir l'obligation de nommer un commissaire du gouvernement auprès d'OVIS VZW.

3. Commentaires des articles

Article 2

L'article 2 ajoute le Règlement (EU) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la Directive 2009/16/CE aux sources du droit de la navigation à l'article 1.1.1.1., § 1^{er}, du Code belge de la Navigation de sorte qu'il ne fait aucun doute qu'il s'inscrit dans le cadre d'application et de poursuites du Code belge de la Navigation.

Une définition des « traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation » est introduite à l'article 1.1.1.1., § 2, du Code belge de la Navigation. Le Code belge de la Navigation y fait référence à plusieurs reprises, mais il n'est pas clair quels actes et traités sont couverts. Cette définition est donc encore étendue dans le Code belge de la Navigation.

Article 3

La définition de navire de plaisance à l'article 1.1.1.3., § 1^{er}, 11°, doit être adaptée afin que la pêche commerciale ne puisse plus être considérée comme de la navigation de plaisance. Par cette adaptation, il est clair que le pêcheur sportif occasionnel ou le pêcheur récréatif ne peut être considéré comme de la pêche commerciale.

Une définition de navire de pêche est introduite à l'article 1.1.1.3., 26°, basée sur la définition introduite dans la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de

vissersvaartuigen, opgemaakt te Londen op 7 juli 1995 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017.

Artikel 4

De definitie van kapitein in artikel 2.1.1.3., eerste lid, 2°, wordt aangepast zodat deze ook van toepassing wordt op de visserij.

Artikel 5

Artikel 2.2.6.20. wordt aangevuld met een lid waarin duidelijk wordt gemaakt op welke wijze een financiële zekerheid kan worden gesteld opdat een bewarend beslag op een zeeschip kan worden opgeheven. Onder de bestaande regelgeving werd door de rechtbanken steeds een bankgarantie vereist uitgegeven door een bank die een zetel heeft in het rechtsgebied van het Hof van Beroep waar het beslag op het schip werd gelegd.

Krachtens de nieuwe bepaling kan er op 2 bijkomende manieren een financiële zekerheid worden gesteld, namelijk door het storten van een borgsom via het systeem van E-Depo bij de Deposito en Consignatiekas, of via een garantie afgegeven door een internationale verzekeraar in de scheepvaart, een zogenaamde P&I verzekeraar. Vooral door deze laatste toevoeging zal er voor een bewarend beslag in de toekomst sneller handlichting kunnen bekomen worden zodat de economische activiteit kan hervatten, maar wordt er ook voor gezorgd dat de beslaglegger kan blijven beschikken over de nodige zekerheden.

Artikel 6

In artikel 2.3.1.22., § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt verduidelijkt dat de scheepseigenaar niet alleen instaat voor de verhandelbare vervoersovereenkomsten zoals cognossementen maar voor alle verbintenissen die door de kapitein worden aangegaan. Ook de

veille, faite à Londres le 7 juillet 1995 et approuvée par la loi du 21 décembre 2017.

Article 4

La définition de capitaine à l'article 2.1.1.3., alinéa 1^{er}, 2°, doit être adaptée de sorte qu'elle s'applique également à la pêche.

Article 5

L'article 2.2.6.20. est complété d'un alinéa qui explique de quelle manière une garantie financière peut être fournie afin de lever une saisie conservatoire sur un navire de mer. Sous la réglementation existante, les tribunaux ont toujours exigé une garantie bancaire émise par une banque dont le siège se trouve dans le ressort de la Cour d'appel où le navire a été saisi.

En vertu de la nouvelle disposition, la garantie financière peut être fournie de 2 manières supplémentaires, à savoir le versement d'une caution par le système E-Depo à la Caisse des Dépôts et Consignations, ou par une garantie émise par un assureur maritime international, appelé assureur P&I. Ce dernier ajout permettra à l'avenir d'accélérer la mainlevée d'une saisie conservatoire, afin que l'activité économique puisse reprendre, mais aussi de s'assurer que l'auteur de la saisie continue à disposer des garanties nécessaires.

Article 6

Dans l'article 2.3.1.22., § 1^{er}, du Code belge de la Navigation, il est précisé que les propriétaires de navire n'est pas seulement responsable des contrats de transport négociables tels que les connaissements, mais aussi de toutes les obligations contractées par le capitaine. Les obligations

verbintenissen die voor de kapitein worden aangegaan vallen onder deze verantwoordelijkheid.

Een voorbeeld hiervan zijn de contracten die een scheepsagent sluit voor een schip in een Belgische haven en waarvoor er brandstof of voedsel wordt gekocht. Het is niet de scheepsagent die finaal verantwoordelijk is voor deze overeenkomsten maar de scheepseigenaar die gehouden is om deze kosten te vergoeden en te betalen.

Artikel 7

Artikel 2.6.2.25. van het Belgische Scheepvaartwetboek bepaalt wie het recht op aflevering van de goederen heeft. De paragrafen 1 en 2 regelen respectievelijk dit recht bij een verhandelbaar en een niet-verhandelbaar vervoersdocument. Door de aanpassing in paragraaf 3 wordt dit nu ook duidelijk geregeld voor deze zeldzame gevallen waar er geen vervoersdocument wordt opgesteld. In dat geval wordt het recht op aflevering geregeld volgens de vervoerovereenkomst.

Artikel 8

Artikel 2.6.2.11. en 2.6.2.30. van het Belgisch Scheepvaartwetboek bevatten beide een definitie van vertraging. Doordat de bepaling van artikel 2.6.2.11. geldt voor het de ganse afdeling die het vervoer regelt, is het beter om de specifieke definitie voor artikel 2.6.2.30. dat enkel betrekking heeft op vertraging op te heffen.

Op deze manier wordt de vertraging voor de ganse afdeling op dezelfde manier toegepast.

Artikel 9

De federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO) werd opgericht door de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van

contractées pour le capitaine relèvent également de cette responsabilité.

Un exemple en sont les contrats qu'un agent maritime conclut pour un navire dans un port belge et pour lequel du carburant ou de la nourriture sont achetés. Ce n'est pas l'agent maritime qui est responsable en dernier ressort de ces contrats, mais le propriétaire du navire qui est tenu de rembourser et payer ces frais.

Article 7

L'article 2.6.2.25. du Code belge de la Navigation stipule qui a le droit de livrer les marchandises. Les paragraphes 1^{er} et 2 règlent ce droit dans le cas d'un document de transport négociable et non négociable respectivement. Par cette adaptation au paragraphe 3, cela est désormais aussi clairement réglementé pour ces rares cas où aucun document de transport n'est établi. De ce cas, le droit de livraison est régi par le contrat de transport.

Article 8

Les articles 2.6.2.11. et 2.6.2.30. du Code belge de la Navigation contiennent chacun une définition de retard. Comme la disposition de l'article 2.6.2.11. s'applique à l'ensemble de la section régissant le transport, il est plus approprié de supprimer la définition spécifique de l'article 2.6.2.30 qui ne traite que des retards.

De cette façon, le retard est appliqué de la même manière pour l'ensemble de la section.

Article 9

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) a été créé par la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. Le 8 mai 2019, la loi du 2

scheepvaartongevallen. Op 8 mei 2019 werd de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen opgeheven door de wet van 8 mei 2019 tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Door de wet van 16 juni 2021 werd de FOSO een onderdeel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het Grondwettelijk Hof gaf in het arrest 158/2013 van 21 november 2013 aan dat de bijdrage aan de FOSO een belasting is, geen retributie. Immers is er niet voor elke bijdrage een tegenprestatie door de FOSO. Het is echter de pool van exploitanten van Belgische schepen en de pool van exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische zeehaven aandoen, die gezamenlijk de last dragen. Het totale bedrag van de bijdragen bedraagt 250.000 euro per jaar (niet geïndexeerd) en beoogt de dekking van oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO.

Hoewel de FOD Financiën binnen de structuur van de Belgische federale staat de centrale plaats bekleed op het vlak van het innen van fiscale ontvangsten, heeft onderzoek uitgewezen dat de historische verwerking, de inning en invordering van de bijdrage aan de FOSO verder kan georganiseerd worden binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, in het bijzonder wegens het beperkte belang van de individuele bedragen. Doordat ook de FOD Mobiliteit en Vervoer over de nodige expertise beschikt voor het innen van facturen en betalingsuitnodigingen, kan gegarandeerd worden dat de nodige bijdragen effectief betaald zullen worden opdat de nodige bijdragen effectief betaald zullen worden en de boekhoudkundige imputatie naar het uitgavenfonds van de FOSO verzekerd blijft

Doordat de FOSO nu een onderdeel is geworden van de FOD Mobiliteit en Vervoer kan deze manier

juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a été abrogée par la loi du 8 mai 2019 introduisant le Code belge de la Navigation. L'OFEAN a été intégré au Service public fédéral Mobilité et Transports par la loi du 16 juin 2021.

La Cour constitutionnelle a indiqué dans l'arrêt 158/2013 du 21 novembre 2013 que la contribution à l'OFEAN est une taxe, pas une redevance. En effet, il n'y a pas de contrepartie de la part de l'OFEAN pour chaque contribution. Il s'agit toutefois du pôle des exploitants de navires belges et du pôle des exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port maritime belge qui supportent conjointement la charge. Le montant total des contributions s'élève à 250.000 euros par an (non indexé) et est destiné à couvrir les frais de création, de personnel et de fonctionnement de l'OFEAN.

Bien que le SPF Finances ait le rôle central dans la perception des recettes fiscales au sein de la structure de l'Etat belge, les recherches ont montré que le traitement historique, la perception et le recouvrement de la contribution à l'OFEAN peuvent être davantage organisés au sein du SPF Mobilité et Transports, notamment en raison de l'importance limitée des montants individuels. Le fait que le SPF Mobilité et Transports dispose également de l'expertise nécessaire pour la perception des factures et des invitations à payer permet de garantir que les contributions nécessaires seront effectivement payées et que l'imputation comptable au fonds de dépenses de l'OFEAN sera maintenue

Comme l'OFEAN a été intégré au SPF Mobilité et Transports, cette façon de travailler peut être

van werken worden vereenvoudigd om de FOD door de wetgever te laten belasten met de inning van de fiscale ontvangsten van de FOSO.

Er is geen wettelijk bezwaar tegen het aanduiden van een andere overheid dan de FOD Financiën voor het innen van fiscale ontvangsten. Doordat ook de FOD Mobiliteit en Vervoer over de nodige expertise beschikt voor het innen van facturen en betalingsuitnodigingen, kan gegarandeerd worden dat de nodige bijdragen effectief betaald zullen worden.

Een tweede aanpassing betreft de datum waarop de betalingen aan de FOSO verschuldigd zijn. Voor wat betreft de schepen onder vreemde vlag verandert er niets, maar voor Belgische schepen wordt dit vervroegd van 1 oktober naar 1 februari. Immers is elk Belgisch zeeschip dat op 1 januari valt onder het toepassingsgebied van de regelgeving op de FOSO een bijdrage verschuldigd. Het is dan ook niet noodzakelijk om te wachten tot 1 oktober om deze bijdrage te innen. Het vervroegen heeft nog 2 bijkomende voordelen, namelijk beschikt de FOSO reeds van het begin van het jaar over een effectief budget en niet enkel op papier en tevens kunnen mogelijke ingediende bezwaren behandeld worden alvorens de bijdrage van schepen onder vreemde vlag wordt berekend. De bijdrage van vreemde schepen is immers afhankelijk van de samenstelling van de Belgische vloot. Van het niet-geïndexeerde bedrag van 250.000 euro wordt de totale bijdrage van de Belgische schepen afgetrokken en wordt het resultaat gedeeld door het aantal aanlopen door vreemde schepen.

De derde aanpassing is het instellen van een beroepsprocedure. Een onderneming of burger die niet akkoord is met de bijdrage die door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd verstuurd, kan een beroep indienen bij de FOSO. Op deze manier wordt de onafhankelijkheid van de FOSO gewaarborgd en beslist de FOSO zelf over de

simplifiée par le législateur en chargeant le SPF de la perception des recettes fiscales de l'OFEAN.

Il n'y a aucune objection légale à désigner une autre autorité que le SPF Finances pour la perception des recettes fiscales. Comme le SPF Mobilité et Transports dispose également de l'expertise pour le recouvrement des factures et des invitation à payer, il peut être garanti que les contributions nécessaires seront effectivement payées.

Une deuxième adaptation concerne la date à laquelle les paiements à l'OFEAN sont dus. En ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, rien ne change, mais pour les navires belges, cette date est avancée du 1^{er} octobre au 1^{er} février. En effet, tout navire de mer belge qui entre dans le champ d'application de la réglementation sur l'OFEAN est soumis à une contribution. Il n'est donc pas nécessaire d'attendre le 1^{er} octobre pour recouvrer ces contributions. L'avance présente 2 avantages supplémentaires, à savoir que l'OFEAN dispose déjà d'un budget effectif dès le début de l'année et pas seulement sur papier, et que les objections éventuelles peuvent être traitées avant que les contributions des navires sous pavillon étranger ne soient calculées. En effet, la contribution de navires étrangers dépend de la composition de la flotte belge. La contribution totale des navires belges est déduite du montant non indexé de 250.000 euros et le résultat est divisé par le nombre d'escales effectuées par les navires étrangers.

La troisième adaptation est la mise en place d'une procédure de recours. Une entreprise ou un citoyen qui n'est pas d'accord avec la contribution envoyée par le SFP Mobilité et Transports peut introduire un recours auprès de l'OFEAN. De cette façon, l'indépendance de l'OFEAN est garantie et l'OFEAN décide lui-même du bien-fondé et de la

gegrondheid en ontvankelijkheid van het ingediende beroep.

Artikel 10

Er wordt een nieuw artikel 4.1.1.7. opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek met als titel Administratieve Maatregel. Dit om het mogelijk te maken dat de Dienst Administratieve Geldboetes, DG Scheepvaart, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ook het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip kan opleggen wanneer dit is opgenomen in de sanctiebepaling.

Artikel 11

Er wordt een nieuwe paragraaf 1/1 ingevoegd in artikel 4.1.2.6. van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Een meer specifieke sanctie wordt opgenomen om inbreuken op de bemanningsvoorschriften te sanctioneren.

De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 50 tot 5.000 euro.

Artikel 12

Artikel 4.1.2.8/2. van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt aangepast zodat de nieuwe definitie “de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart” hierin wordt geïntegreerd.

Artikel 4.2.1.2. van het Belgisch Scheepvaartwetboek bepaalt dat de scheepvaartcontroleurs aangeduid door de Koning het toezicht uitoefenen op de naleving van de krachtens dit wetboek, door de internationale en

recevabilité du recours introduit.

Article 10

Un nouvel article 4.1.1.7. est inséré dans le Code belge de la Navigation intitulé Mesure administrative. Il s’agit de permettre au Service Amendes administratives de la DG Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports d’imposer la déchéance du droit de conduire, du droit d’accompagner un conducteur en vue de l’apprentissage ou du droit d’effectuer un service actif sur un navire lorsque cela est inclus dans la disposition de sanction.

Article 11

Un nouveau paragraphe 1er/1 est inséré à l’article 4.1.2.6. du Code belge de la Navigation.

Une sanction plus spécifique est incluse pour sanctionner les infractions aux prescriptions d’équipage.

La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d’emprisonnement de six mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5.000 euros ou d’une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 50 à 5.000 euros.

Article 12

L’article 4.1.2.8/2. du Code belge de la Navigation est adapté afin que la nouvelle définition « les traités et actes internationaux et de l’Union relatifs à la navigation » y soit intégrée.

L’article 4.2.1.2. du Code belge de la Navigation stipule que les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi contrôlent le respect de obligations prévues par le présent code, par les traités et actes internationaux et de l’Union relatifs à la navigation

Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen. Het is dan ook van belang dat de nodige sancties voorzien zijn voor bijvoorbeeld inbreuken gemaakt door schepen onder vreemde vlag die worden vastgesteld in België. Dit om gelijk speelveld te creëren en oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

Artikel 13

Er wordt een nieuw artikel 4.1.2.8/3. ingevoegd in het Belgisch Scheepvaartwetboek om gepaste sancties te voorzien voor drug- en alcohol misbruik binnen de scheepvaart. Hiervoor werd er gekeken naar de sancties opgenomen in het wegverkeer.

Deze bepalingen zijn van toepassing om Belgisch zeeschepen, pleziervaartuigen die zijn ingeschreven overeenkomstig het Belgisch Scheepvaartwetboek, zeeschepen en pleziervaartuigen die opereren in Belgisch maritieme zones vanuit, zeeschepen en pleziervaartuigen die vertrekken naar Belgische maritieme zones vanuit België of zeeschepen en pleziervaartuigen die in België aankomen vanuit een Belgische maritieme zone.

De personen die door de koning zijn belast met het toezicht kunnen het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is, krijgen de mogelijkheid om deze in te houden. Deze mogelijkheid was nog niet voorzien in de uitvoeringsbesluiten.

Naast het sanctieniveau 2 of 3 dat wordt ingevoegd afhankelijk van de ernst van de inbreuk wordt er ook de mogelijkheid ingevoegd om de sancties aan te vullen met het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip voor een duur van een maand en ten hoogste vijf jaar of levenslang. Voorbeelden: een dronken pleziervaarder, een dronken officier, een dronken matroos, een dronken stuurman, etc.

et par la loi. Il est donc important que les sanctions nécessaires soient prévues pour, par exemple, les infractions commises par des navires sous pavillon étranger constatées en Belgique. Il s'agit de créer des règles du jeu équitables et de lutter contre la concurrence déloyale.

Article 13

Un nouvel article 4.1.2.8/3. est inséré dans le Code belge de la Navigation afin de prévoir des sanctions appropriées en cas d'abus de drogues et d'alcool dans la navigation. À cet effet, les sanctions prévues dans la circulation routière ont été examinées.

Ces dispositions sont applicables aux navires de mer belges, aux navires de plaisance enregistrés conformément au Code belge de la Navigation et aux navires de mer et navires de plaisance opérant dans les zones maritimes belges, navires de mer et navires de plaisance quittant la Belgique vers les zones maritimes belges ou navires de mer et navires de plaisance arrivant en Belgique d'une zone maritime belge.

Les personnes chargées de la surveillance par le Roi ont la possibilité de retirer le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenue par l'intéressé. Cette possibilité n'était pas encore prévue dans les arrêtés d'exécution.

Outre le niveau de sanction 2 ou 3 qui est inséré en fonction de la gravité de l'infraction, la possibilité de compléter les sanctions par la déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire pour une durée d'un mois et ne dépassant pas 5 ans ou à perpétuité est également insérée. Exemples : un plaisancier ivre, un officier ivre, un marin ivre, un second ivre, etc.

Bijkomend wordt de mogelijkheid ook ingevoerd dat wanneer wordt vastgesteld dat de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van dit artikel dat het verval van het recht om een vaartuig te besturen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of om actief dienst te doen op een schip wordt opgelegd. De duur is dan afhankelijk van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is om een schip te besturen.

Behalve dan bij samenloop worden er geen gevangenisstraffen opgelegd.

Artikel 14

In artikel 14 worden enkele onvolledigheden en tegenstrijdigheden wegwerkt.

Zo wordt “en uitvoeringsbesluiten” toegevoegd aan artikel 4.2.1.2., § 1, 1°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek om te verzekeren dat het toezicht ook wordt uitgeoefend op de uitvoeringsbesluiten.

In artikel 4.2.1.2., § 1, 3°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een tegenstrijdigheid weggewerkt waardoor het duidelijk is dat alle handelingen van bestuursrechtelijke aard mogen worden genomen.

Artikel 15

Artikel 5.2.1.1., 2°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt aangevuld zodat het duidelijk is dat buitenlandse registraties van pleziervaartuigen enkel worden aanvaard in België als deze ook geldig zijn in het buitenland.

Er zijn bijvoorbeeld vaartuigen die varen met het Nederlands snelheidsnummer dat echter overeenkomstig de Nederlandse regelgeving alleen gebruikt mag worden in Nederland. Het moet duidelijk zijn dat dit niet wordt aanvaard in België

En outre, la possibilité est également introduite que, s’il est constaté que le coupable est physiquement ou mentalement inapte à la suite d’une condamnation pour une infraction au présent article, la déchéance du droit de conduire un navire, du droit d’accompagner un conducteur en vue de l’apprentissage ou du droit d’effectuer un service actif sur un navire soit imposée. La durée dépend alors de la preuve que l’intéressé n’est plus inapte à conduire un navire.

Aucune peine d’emprisonnement n’est imposée, sauf en cas de récidive.

Article 14

Dans l’article 14, certaines lacunes et contractions sont éliminées.

Ainsi, « et les arrêtés d’exécution » est inséré à l’article 4.2.1.2., § 1^{er}, 1°, du Code belge de la Navigation afin de garantir que la surveillance soit également exercée sur les arrêtés d’exécution.

Dans l’article 4.2.1.2., § 1^{er}, 3°, du Code belge de la Navigation, une contradiction est éliminée afin qu’il soit clair que tous actes de nature administrative peuvent être accomplis.

Article 15

L’article 5.2.1.1., 2°, du Code belge de la Navigation est complété de sorte qu’il soit clair que les enregistrements étrangers de navires de plaisance ne sont acceptés en Belgique que s’ils sont également valables à l’étranger.

Par exemple, certains navires naviguent avec le numéro de vitesse néerlandais qui, conformément à la réglementation néerlandaise, ne peut être utilisé qu’aux Pays-Bas. Il doit être clair que cela ne sera pas accepté en Belgique comme un enregistrement

als geldige registratie als het land van registratie dit ook niet aanvaard.

Artikel 16

In Het Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen worden 2 nieuwe categorieën van ontvangsten toegevoegd dewelke aan het fonds worden toebedeeld. Tot op heden waren enkel de Belgische reders en de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische haven aandoen, een bijdrage verschuldigd aan de FOSO. Deze bepaling blijft maar wordt aangepast door de verwijzing naar de opgeheven wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen te vervangen door een verwijzing naar het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Naast deze voornaamste bron van financiering worden twee nieuwe categorieën van inkomsten bepaald voor de FOSO. In realiteit komt het neer op een terugbetaling van uitgaven die door de FOSO zijn gemaakt en die door externe partijen om verschillende redenen aan de FOSO moeten worden vergoed.

Zo wordt de terugbetaling door derden van onkosten betaald door de FOSO of één van de personeelsleden in het fonds gestort. Dit betreft voornamelijk de terugbetaling door de Europese Commissie of het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid waarbij de kosten voor door hun georganiseerde vergaderingen voor het hotel, vervoer en dagvergoeding worden terugbetaald. Het betreft hier onkosten aangegaan door de FOSO voor de uitoefening van hun taken en die gelden komen als niet-fiscale ontvangsten terug bij het beschikbare saldo van de FOSO.

De derde reeks van inkomsten wordt de terugbetaling van onkosten die door de FOSO worden gemaakt wanneer de FOSO niet betrokken

valable si le pays d'enregistrement ne l'accepte pas non plus.

Article 16

Dans le Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accident de navigation, 2 nouvelles catégories de recettes qui sont allouées au fonds sont ajoutées. Jusqu'à présent, seuls les armateurs belges et les exploitants de navires de mer sous pavillon étranger faisant escale dans un port belge devaient payer une contribution à l'OFEAN. Cette disposition demeure mais est adaptée en remplaçant la référence à la loi abrogée du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation par une référence au Code belge de la Navigation.

Outre cette principale source de financement, deux nouvelles catégories de revenus sont définies pour l'OFEAN. En réalité, il s'agit du remboursement des dépenses engagées par l'OFEAN et qui doivent être remboursées à l'OFEAN par des parties externes pour diverses raisons.

Ainsi, le remboursement par des tiers de frais payés par l'OFEAN ou l'un de ses employés est versé au fonds. Il s'agit principalement du remboursement par la Commission européenne ou l'Agence européenne pour la sécurité maritime des frais d'hôtel, de transport et d'indemnités journalières pour les réunions qu'elles organisent. Cela concerne ici les frais engagés par l'OFEAN pour l'exercice de ses fonctions et ces sommes sont reversées au solde disponible de l'OFEAN en tant que recettes non fiscales.

La troisième catégorie de revenu est le remboursement des frais engagés par l'OFEAN lorsque l'OFEAN n'est pas impliqué dans une

is bij een veiligheidsonderzoek dat wordt ingesteld door een ander land maar waarbij de FOSO wel wordt verzocht om bijstand te leveren of om een onderzoekdaad te stellen. Een voorbeeld hiervan is ongeval op volle zee aan boord aan een schip onder vreemde vlag maar waarbij de volgende haven een Belgische zeehaven is. De FOSO kan dan krachtens de regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese Unie gevraagd worden om aan boord te gaan om bijvoorbeeld verhoren af te nemen of om de schade op te nemen. De kosten die hieraan verbonden zijn kunnen aan het derde land worden aangerekend. Ook deze terugbetalingen komen als niet-fiscale ontvangsten terug bij het beschikbare saldo van de FOSO.

Artikel 17

Artikel 17 voorziet een aanvulling op de titel van het hoofdstuk in de vermelde wet om de hieronder nog omschreven wijzigingen goed weer te geven.

Artikel 18

Artikel 18 voorziet een correctie in de vermelde wet om de correcte CAO weer te geven aangezien de in die wet nu vermelde CAO vervangen is door de hier genoemde CAO.

Artikel 19

In artikel 19 wordt de verplichting voorzien om een regeringscommissaris aan te stellen bij OVIS VZW. Deze recent opgerichte VZW haalt een groot deel van haar inkomsten, via het Zeevisserijfonds, op basis van artikel 275.4 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen. Het Zeevisserijfonds haalt ook inkomsten via deze bron en was er in het verleden al een regeringscommissaris voorzien om hierop toezicht te houden. Het is dan ook aangewezen om dit ook voor OVIS VZW te doen en door dit wijzigingsartikel wordt er hiervoor een

enquête de sécurité ouverte par un autre pays mais où l'OFEAN est invité à fournir assistance ou effectuer un acte d'enquête. Il s'agit par exemple d'un accident en haute mer à bord d'un navire sous pavillon étranger mais dont la prochaine escale est un port maritime belge. L'OFEAN peut alors être invité, en vertu des réglementations de l'Organisation maritime internationale et de l'Union européenne, à se rendre à bord, par exemple pour mener des interrogatoires ou évaluer les dégâts. Les frais y afférents peuvent être imputés au pays tiers. Ces remboursements sont également inclus dans le solde disponible de l'OFEAN en tant que recettes non fiscales.

Article 17

L'article 17 prévoit un complément au titre du chapitre de la loi précitée afin de bien refléter les modifications décrites ci-après.

Article 18

L'article 18 prévoit une correction dans la loi précitée afin de refléter la CCT correcte, puisque la CCT actuellement mentionnée dans cette loi est remplacée par la CCT mentionnée ici.

Article 19

L'article 19 prévoit l'obligation de nommer un commissaire du gouvernement auprès d'OVIS VZW. Cette ASBL récemment constituée tire une grande partie de ses ressources, par l'intermédiaire du Zeevisserijfonds, sur la base de l'article 275.4 du Code des impôts sur les revenus. Le Zeevisserijfonds tire également des ressources via cette source et un commissaire du gouvernement a déjà été prévu dans le passé pour exercer une surveillance. Il s'indique dès lors de le faire également pour OVIS VZW et cet article de

rechtsbasis gecreëerd.

modification crée une base légale à cet effet.

Artikel 20

Article 20

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van tien dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour après sa publication au Moniteur belge.

De Vice-eersteminister en de minister van Mobiliteit

Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité

Georges GILKINET

De Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee

Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord

Vincent VAN QUICKENBORNE