

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
PUBLIEKRECHT

ELFDE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

Sinds 2011 zijn opeenvolgende onderdelen van een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het elfde in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 18 juli 2016

Philippe De Backer

Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee

[+ foto]

TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe, Minister Johan Vande Lanotte, Staatssecretaris Bart Tommelein en thans Staatssecretaris Philippe De Backer verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding¹ en overleg met talrijke deskundigen ontvouwt de Commissie Maritiem Recht, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaats- en publiekrechtelijk scheepvaartrecht. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat de nieuwe bepalingen betreffende het publiekrecht.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden

¹ De websites werden laatst geconsulteerd op 15 mei 2016. Dank is verschuldigd aan Mr. J. Van Raemdonck voor voorbereidende werkzaamheden.

onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 18 juli 2016

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht

[+ foto]

KRACHTLIJNEN VAN HET PUBLIEKRECHTELIJKE LUIK VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Het publiekrechtelijke luik van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek omvat in hoofdzaak een coördinatie van bestaande publiekrechtelijke wetten betreffende de scheepvaart. Een dergelijke coördinatie is ten eerste wenselijk omdat de bedoelde bestaande wetten niet goed op elkaar afgestemd, deels verouderd en door hun verspreiding weinig toegankelijk zijn.

De gecoördineerde bepalingen zijn opgenomen in het Tweede Deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Daarin zijn meer bepaald de regelingen samengebracht betreffende de registratie van zeeschepen, de teboekstelling van binnenschepen, de scheepsmeting, de scheepsveiligheid, de verplichte verzekeringen van scheepseigenaars, de belasting op zeescheepvaart, de bescherming van de Belgische koopvaardij, de exploitatievergunning voor binnenschepen, de bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart, de tewerkstelling in de zeevaart, het stuurbrevet in de pleziervaart, scheepvaarttuchtvergripen en scheepvaartmisdrijven, de verstekelingen, de scheepvaartreglementering, de wrakverwijdering, het onderzoek van scheepvaartongevallen, de maritieme beveiliging, piraterij, het beroep op maritieme veiligheidsondernemingen, olieverontreiniging en handhaving. Al de desbetreffende wetsbepalingen worden voor het eerst samengebracht in een gestructureerd geheel en zijn waar nodig geactualiseerd. Enkele inhoudelijke wijzigingen zijn de afschaffing van de (immers in onbruik geraakte) tuchtrechtelijke bevoegdheid van de kapitein en de verlichting, in lijn met internationale regels, van de verplichting van verstekelingen om aan boord arbeid te verrichten.

Het vermelde onderdeel over handhaving vervangt de disparate regelingen over de vaststelling, de opsporing en de bestraffing van inbreuken uit de bestaande maritieme wetten en is deels geïnspireerd door het Sociaal Strafwetboek. De bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole zijn nader uitgewerkt en een algemene mogelijkheid tot het opleggen van administratieve geldboetes wordt ingevoerd. Een en ander kan leiden tot een betere handhaving van de regelgeving. Het deel over handhaving omvat verder de bepalingen over de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, die voortaan tuchtrechtelijke bevoegdheid t.a.v. alle schepelingen zal bezitten, over de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer en over het Prijsgerecht.

Het Eerste Deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, waarvan dit Blauwboek eveneens een ontwerp bevat, bevat een aantal algemene bepalingen (vooral begripsomschrijvingen), die deels teruggaan op teksten geschreven tijdens de werkzaamheden voor het privaatrechtelijke luik. Ook zijn in dit deel de recente wetten geïntegreerd die een vlotte implementatie van nieuwe internationale maritieme regels mogelijk maken. Bij de eindredactie van het wetboek en de integratie van de publiek- en privaatrechtelijke luiken, zullen de teksten van dit deel mogelijk nog verdere verfijning ondergaan.

INHOUD

Voorwoord door Philippe De Backer, Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee

Ten geleide door Eric Van Hooydonk, Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht

Krachtlijnen van het publiekrechtelijke luik van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek

Inhoud

Afkortingen en verkorte citeerwijzen

Organisatoren, partners en sponsors

1. TOELICHTING

A. Algemene toelichting

B. Bijzondere en artikelsgewijze toelichting

2. WETTEKST

EERSTE DEEL – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

TWEEDE DEEL – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 1 – SCHEPEN

Titel 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Titel 2 – Registratie van zeeschepen

Titel 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Titel 4 – Scheepsmeting

Titel 5 – Scheepsveiligheid

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Veiligheidseisen voor zeeschepen

Hoofdstuk 3 – Certificaten voor zeeschepen

Hoofdstuk 4 – Veiligheidseisen voor pleziervaartuigen

BOEK 2 – REDERS

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Afdeling 1 – Maritieme vorderingen

Afdeling 2 – Verontreiniging

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Hoofdstuk 2 – Belasting op zeescheepvaart

Hoofdstuk 3 – Bescherming van de Belgische koopvaardij

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Exploatievergunning

Hoofdstuk 2 – Bevrachting en prijsvorming

BOEK 3 – OPVARENDEN

Titel 1 – Tewerkstelling in de zeevaart
Titel 2 – Stuurbrevet voor pleziervaarders
Titel 3 – Scheepvaartvergrijpen
 Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen
 Hoofdstuk 2 – Verbodsbepalingen
Titel 4 – Verstekelingen

BOEK 4 – SCHEEPVAARTVERKEER

Titel 1 – Algemene bepalingen
Titel 2 – Politie- en scheepvaartreglementering
Titel 3 – Opvang van bijstandbehoevende schepen
Titel 4 – Wrakverwijdering
 Hoofdstuk 1 – Territoriale zee
 Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone
Titel 5 – Onderzoek van scheepvaartongevallen

BOEK 5 – BEVEILIGING

Titel 1 – Maritieme beveiliging
 Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen
 Hoofdstuk 2 – Autoriteiten
 Afdeling 1 – Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging
 Afdeling 2 – Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging
 Afdeling 3 – Maritieme beveiligingsfunctionarissen
 Hoofdstuk 3 – Havenbeveiligingsstructuur
 Afdeling 1 – Beveiligingsniveaus
 Afdeling 2 – Veiligheidsbeoordeling
 Afdeling 3 – Havenbeveiligingsplan
 Hoofdstuk 4 – Erkende beveiligingsorganisaties
 Hoofdstuk 5 – Informatie en gegevensuitwisseling
Titel 2 – Piraterij
Titel 3 – Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen

BOEK 6 – MARIEN MILIEU

BOEK 7 – HANDHAVING

Titel 1 – Sancties
 Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen
 Afdeling 1 – Sanctiematen
 Afdeling 2 – Strafrechtelijke sanctionering
 Afdeling 3 – Administratieve sanctionering
 Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken
 Afdeling 1 – Uitvoering van internationale verdragen en akten
 Afdeling 2 – Schepen
 Afdeling 3 – Reders
 Afdeling 4 – Opvarenden
 Afdeling 5 – Scheepvaartverkeer
 Afdeling 6 – Beveiliging
 Afdeling 7 – Marien milieu
 Afdeling 8 – Handhaving
Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Hoofdstuk 1 – De Scheepvaartcontrole	
<i>Afdeling 1 – Inrichting en algemene bevoegdheden</i>	
<i>Afdeling 2 – Processen-verbaal</i>	
Onderafdeling 1 – Verhoren	
Onderafdeling 2 – Vaststelling van inbreuken	
<i>Afdeling 3 – Bijzondere bevoegdheden</i>	
Onderafdeling 1 – Schepen	
Onderafdeling 2 – Reders	
Onderafdeling 3 – Marien milieu	
Hoofdstuk 2 – De Scheepvaartpolitie	
Hoofdstuk 3 – Gezagvoerders	
Hoofdstuk 4 – Andere overheden	
Titel 3 – Vervolging van inbreuken	
Hoofdstuk 1 – Beslissing tot vervolging	
Hoofdstuk 2 – Administratieve vervolging	
Hoofdstuk 3 – Bijzondere bepalingen	
<i>Afdeling 1 – Scheepvaartmisdrijven</i>	
<i>Afdeling 2 – Piraterij</i>	
<i>Afdeling 3 – Marien milieu</i>	
Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart	
Hoofdstuk 1 – Instelling en bevoegdheden	
Hoofdstuk 2 – Inrichting	
Hoofdstuk 3 – Rechtspleging	
Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer	
Titel 6 – Het Prijsgerecht	

1. TOELICHTING

A. Algemene toelichting

Het publiekrechtelijke deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is in de eerste plaats een coördinatie van de huidige, erg versnipperde en onoverzichtelijke publiekrechtelijke scheepvaartregelgeving op federaal niveau. Een samenbundeling is des te wenselijker nu de jongste jaren ter uitvoering van nieuwe internationale en Europese normen tal van bijkomende wetten tot stand werden gebracht.

In tegenstelling tot het privaatrechtelijke scheepvaartrecht, zijn de meeste publiekrechtelijke scheepvaartwetten min of meer actueel gehouden. Slechts een beperkt aantal wetten, zoals het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij en de wet waarbij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart werd ingesteld, respectievelijk uit 1928 en 1926, vergden een grondige inhoudelijke actualisering. Voor vele wetten volstonden een coördinatie, een onderlinge afstemming van de terminologie en een redactionele verbetering. De disparate bepalingen betreffende de handhaving dienden te worden vervangen door een geheel nieuwe, samenhangende regeling. Aan alle bepalingen werden eigen opschriften toegevoegd, wat de kenbaarheid van de wetgeving en het gebruiksgemak beoogt te bevorderen.

Aangezien de meeste in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen voortkomen uit bestaande wetsbepalingen, worden in de hierna volgende bijzondere en artikelsgewijze toelichting alleen een selectie van nieuwe bepalingen en de wijzigingen ten opzichte van het bestaande recht behandeld. Voor nadere toelichting bij de bepalingen die uit bestaande wetten werden overgenomen, wordt verwezen naar de desbetreffende parlementaire voorbereidingsstukken en de eventuele rechtspraak of rechtsleer dienaangaande.

Louter formele of redactionele verbeteringen zijn in principe niet nader toegelicht. Wegens de uiteenlopende terminologie en schrijfstijl in de bestaande wetten zijn vrijwel alle bepalingen legistiek opgeschoond. Een voorbeeld is de veralgemeende aanduiding van de administratieve detentie van een schip door de overheid als een “vasthouding”, ter vervanging van uiteenlopende termen als aanhouding, ophouding, vasthouding, detentie, stillegging, aan de ketting leggen, enz. Verder werd bijv. geopteerd voor het gebruik van de term “vlagstaat” i.p.v. “vlaggenstaat”, omdat het internationaal recht schepen slechts toelaat onder één enkele vlag te varen (vgl. overigens “kuststaat” en “havenstaat”). Dergelijke redactionele ingrepen impliceren in principe geen enkele inhoudelijke wijziging.

Bij de opstelling van de Proeve is uiteraard uitgegaan van de huidige bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden, rekening houdend met de Zesde Staatshervorming, ten gevolge waarvan onder meer de bevoegdheden op het vlak van de veiligheid van de binnenvaart en de regeling van het scheepvaartverkeer op de binnenwateren aan de gewesten zijn overgedragen.

De hier voorgestelde coördinatie omvat alleen die wetten welke uitsluitend of in hoofdzaak betrekking hebben op de scheepvaart. Verscheidene wetten die mede op de scheepvaart van toepassing zijn of het scheepvaartbedrijf beïnvloeden, hebben een meer algemene draagwijdte

en werden om die reden niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Men denke hierbij onder meer aan:

- de bepalingen in het Burgerlijk Wetboek over de burgerlijke stand aan boord van schepen en over de zeetestamenten;
- de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;
- de diverse wetten waarin de zeegebieden worden afgebakend en het beheer ervan wordt geregeld;
- de regelen m.b.t. maatregelen of beslissingen van een vreemde Staat die betrekking hebben op een reglementering inzake mededinging, economische machtsposities of handelsbeperkende praktijken inzake internationaal vervoer ter zee en door de lucht, welke inmiddels zijn opgenomen in Boek IV van het Wetboek van economisch recht;
- de Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid; en
- de Gezondheidswet van 1 september 1945.

Om de transparantie en gebruiksvriendelijkheid van het wetboek te bevorderen (en overigens geheel in lijn met de desbetreffende uitgangspunten welke zijn toegelicht in het Eerste Blauwboek betreffende de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht), worden in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een aantal kruisverwijzingen naar deze andere belangrijke wetgevingen opgenomen.

De Wet van 17 juli 1987 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties, en van de Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974, is evenmin opgenomen. Deze wet zal worden opgeheven en voornoemd verdrag opgezegd. Een en ander verdient bijzondere toelichting.

Het Verdrag van Genève van 6 april 1974 inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties biedt een internationaal regelgevend kader voor scheepvaartconferenties, met name door middel van regels voor de toegang tot ladingaandelen voor scheepvaartondernemingen die gevestigd zijn op het grondgebied van bij het verdrag aangesloten Staten die hun wederzijds buitenlands vervoer verzorgen. De Code beoogde een evenwichtige toegang tot lading voor scheepvaartmaatschappijen uit ontwikkelde landen en deze uit ontwikkelingslanden. Het meest in het oog springende element van de Code was de 40/40/20-regel die de lijn of lijnen van de landen aan beide kanten van een vervoerroute elk recht gaf op een aandeel van 40% van de lading die de conference vervoert, en dat de lijnen van derde landen gezamenlijk recht hadden op een aandeel van 20%.

Verordening (EEG) Nr. 954/79 van de Raad van 15 mei 1979 "betreffende de bekrachtiging door de Lid-Staten van of de toetreding van de Lid-Staten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties" bepaalde de voorwaarden waaronder de lidstaten het Verdrag konden bekrachtigen of ertoe konden toetreden. I.h.b. dienden de lidstaten bij toetreding het voorbehoud te maken dat zij de aan hen op grond van de Code toegekende nationale aandelen moesten openstellen voor alle in de Gemeenschap gevestigde rederijen.

Door de Wet van 17 juli 1987 werd de UNCTAD-Gedragscode goedgekeurd en werd de Koning belast met het treffen van enkele uitvoeringsmaatregelen, zoals de aanwijzing van lijnvaartconferenties waarop bepaalde artikelen van het Verdrag toepassing vinden (art. 2), de bepaling van de voorwaarden en de procedure voor de erkenning van een nationale

scheepvaartmaatschappij (art. 3) en de aanwijzing van de administratieve overheid aan die bevoegd is voor de regeling van geschillen tussen nationale scheepvaartmaatschappijen die aan een lijnvaartconference wensen deel te nemen (art. 4).

In 2006 werd de mededingingsrechtelijke groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences ingetrokken. Ingevolge Verordening (EG) Nr. 1419/2006 van de Raad van 25 september 2006 "houdende intrekking van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van Verordening (EG) Nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart" en Verordening (EG) Nr. 1490/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2007 "tot intrekking van Verordening (EEG) Nr. 954/79 van de Raad betreffende de bekrachtiging door de lidstaten van of de toetreding van de lidstaten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences" geldt het in artikel 101 van het EU-Werkingsverdrag neergelegde kartelverbod thans ook voor geregeld zeevervoer, mogen scheepvaartconferences niet langer vervoer van of naar de havens van de lidstaten verzorgen, en worden de lidstaten belet aan hun verplichtingen in het kader van het Verdrag te voldoen.

In deze context zijn een aantal lidstaten reeds overgegaan tot formele opzegging van het UNCTAD-Verdrag. Onder die lidstaten bevinden zich Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, drie buurlanden van België. Luxemburg is nooit door het Verdrag gebonden geweest. Frankrijk blijkt het enige buurland dat vooralsnog gebonden blijft. Bulgarije en Denemarken hebben het Verdrag eveneens opgezegd.

Mede in aanmerking nemend de algemene doelstelling van het Belgisch Scheepvaartwetboek om België inz. ten opzichte van de buurlanden geen ongerechtvaardigde uitzonderingsposities te laten innemen, zal worden voorzien in de opheffing van voornoemde Wet van 17 juli 1987. Dit zal gepaard dienen te gaan met de opheffing van het Verdrag. Overeenkomstig artikel 50.2 van het Verdrag geschiedt de opzegging bij geschreven kennisgeving aan de bewaarnemer (d.i. de Secretaris-Generaal van de Organisatie der Verenigde Naties) en wordt zij van kracht een jaar na de datum van ontvangst door de bewaarnemer of bij verstrijken van elke in de opzeggingsoorkonde bepaalde langere periode. Noch uit de opzeggingspraktijk, noch uit een andere omstandigheid blijkt een reden om de opzegging door België later dan een jaar te laten ingaan.

Terugkerend naar de algemene toelichting bij de Proeve dient te worden aangestipt dat i.v.m. de diverse publiekrechtelijke materies zoveel als mogelijk wordt verwezen naar de geldende relevante internationale verdragen. Zo kan de gebruiker de toepasselijke regelgeving eenvoudig terugvinden, ook in de mate dat deze regelgeving tot stand is gekomen op internationaal niveau. De meeste van de bedoelde publiekrechtelijke verdragsregimes worden niet geacht rechtstreekse werking te hebben; de erin vervatte materiële voorschriften krijgen toepassing in het interne recht door hun opname – of veelal de verwijzing ernaar – in Belgische wetten. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt aangesloten bij de huidige wetgevende praktijk op dit gebied, in de zin dat de basisregels uit de verdragen worden opgenomen in de wetbepalingen, maar dat naar de soms zeer omvangrijke technische voorschriften alleen wordt verwezen. Mede in het licht van de frequente wijzigingen van de betrokken technische voorschriften, die tot stand komen binnen de permanente organen van bijv. de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is het noch realistisch, noch wenselijk om ze integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. In lijn met de werkwijze in het privaatrechtelijke luik, wegens het belang ervan voor de rechtsonderhorige en omdat nu

eenmaal nationale implementatie- en uitvoeringsbepalingen noodzakelijk zijn, zijn de maritieme aansprakelijkheidsverdragen wél integraal in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Nadere toelichting bij deze werkwijze is te vinden in Blauwboek 1.

De eigenlijke instemmingswetten, waarbij de Kamer van Volksvertegenwoordigers op grond van artikel 167, § 2 van de Grondwet haar goedkeuring verleent aan internationale verdragen, zijn niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Deze wetten vormen een tussencategorie tussen de wetten in de materiële zin en de louter formele wetten. Zij kennen een afzonderlijk (met name in artikel 167 van de Grondwet) geregelde parlementaire procedure, en zijn onderworpen aan specifieke regels inzake de controlebevoegdheid van het Grondwettelijk Hof². Het komt derhalve niet wenselijk voor om de bepalingen van deze wetten – die klassiek slechts één substantieel artikel bevatten, luidende dat het betrokken verdrag “volkomen uitwerking zal hebben” – naar het Scheepvaartwetboek over te hevelen, en evenmin om de instemming met verdragen voortaan via wetten tot wijziging van het Scheepvaartwetboek te laten verlopen. Voor zover bekend is dergelijke werkwijze nog in geen enkel bestaand wetboek gevolgd, bijv. ook niet in het recente Wetboek van Economisch Recht, ofschoon in sommige boeken van dat wetboek wel degelijk uitvoering wordt gegeven aan internationale verdragen.

Logischerwijze worden dan ook de instemmingswetten, waarbij de goedkeuring wordt verleend aan de samenwerkingsakkoorden tussen de federale overheid en de gemeenschappen of gewesten, niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen.

² Zie art. 3, § 2 van de Bijzondere Wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof.

B. Bijzondere en artikelsgewijze toelichting

EERSTE DEEL – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Dit hoofdstuk vangt aan met een definitie van een aantal bronnen van scheepvaartrecht (art. I.1). Ter aanduiding van de IMO-verdragen wordt, omwille van de consistentie, uitsluitend gebruik gemaakt van de internationaal gangbare afkortingen.

Daarna volgen definities van een aantal centrale overheidsorganisaties (art. I.2). Hierbij wordt duidelijkheids- en kortheidshalve de nieuwe term “scheepvaartcontroleurs” ingevoerd, ter vervanging van het omslachtige “de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe door de Koning aangesteld zijn” (en aanverwante formuleringen). Niet alle scheepvaartcontroleurs hebben hetzelfde pakket bevoegdheden. In de definitie wordt daarom aangegeven dat de scheepvaartcontroleurs “met een of meer welbepaalde uitvoerings- en handhavingsopdrachten zijn belast”. Door een overgangsbepaling zal worden verzekerd dat de thans aangeduide bevoegde ambtenaren hun bevoegdheid zullen behouden.

In dit hoofdstuk zijn voorts de algemene definities van het schip, het zeeschip, het binnenschip en aanverwante noties opgenomen, alsook van begrippen i.v.m. reders en opvarenden, welke gemeen zijn aan het publiekrechtelijke en het privaatrechtelijke deel van het wetboek. De definities zijn (in principe ongewijzigd) overgenomen uit de Blauwboeken over het privaatrechtelijke luik, waarnaar derhalve wordt verwezen.

In de onderdelen van het wetboek waar ingevolge de gelding van internationale of Europese normen of om redenen eigen aan de inhoudelijke regeling afwijkende begripsbepalingen dienen te gelden, is aan dat vereiste voldaan door uitdrukkelijk afwijkende definities in te schrijven, of door het toepassingsgebied van het betrokken onderdeel op bijzondere wijze af te bakenen (d.w.z. het te verengen of te vernauwen). Er is naar gestreefd om het aantal afwijkende definities zo beperkt mogelijk te houden.

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Artikel I.6, § 1 moet worden gelezen tegen de achtergrond van de overname in het wetboek van verdragsregimes en in samenhang met de in de onderscheiden onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen die de internationale herkomst ervan aanduiden. De bepaling attendeert de gebruiker erop dat het internationale of Europese regime steeds moet voorgaan, en dat zich daarbij ook verdragsconforme en verdragsautonome interpretaties opdringen.

Artikel I.6, § 2 formuleert een algemeen voorbehoud omtrent de wetgeving ter bescherming van de consument. Zij is noodzakelijk omdat het Belgisch Scheepvaartwetboek er uitdrukkelijk op is gericht om ook niet-beroepsmatige scheepvaartgerelateerde activiteiten te regelen. Deze uitbreiding van het toepassingsgebied van de scheepvaartwetgeving mag echter niet leiden tot een vermindering van de consumentenbescherming, die overigens deels voortspuit uit Europese regelgeving, waaraan het Belgisch Scheepvaartwetboek sowieso geen afbreuk kan doen. Het in de bepaling gehanteerde begrip “consument” is doelbewust niet nader gedefinieerd. De betekenis van dat begrip kan ten andere verschillen van regelgeving

tot regelgeving. De bepaling verhindert uiteraard niet dat het Belgisch Scheepvaartwetboek en de consumentenwetgeving gecombineerd worden toegepast.

In de navolgende bepalingen werden de bepalingen verwerkt van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart.

Verder werden in deze afdeling de bepalingen verwerkt van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, maar uitsluitend wat betreft het vervoer over zee en de waterweg. Bijkomend wordt verduidelijkt dat uitsluitend de maatregelen zijn bedoeld die betrekking hebben op de federale bevoegdheden, aangezien de scheepvaart langs de binnenwateren sinds de Zesde Staatshervorming voor een deel tot de gewestbevoegdheden behoort. Duidelijkheidshalve wordt bepaald dat de Koning ook uitwerking kan verlenen aan de wijzigingen welke in de verdragen of in de bijlagen ervan mochten worden aangebracht en aan de door de IMO aangenomen resoluties. Voor de formulering van deze bepaling werd inspiratie geput uit artikel 2, §§ 2 en 3 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 en artikel 38 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen. Die specifieke bepalingen werden in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet overgenomen omdat de machtigingen die zij aan de Koning verleenden voortaan deel uitmaken van de hier voorgestelde meer algemene machtigingsbepaling. De Koning krijgt de bevoegdheid om de nodige maatregelen te treffen, en mag daarbij wetsbepalingen opheffen of wijzigen. Tegen dergelijke machtiging bestaat geen bezwaar, omdat de politieke beslissingen reeds zijn genomen op internationaal en Europees niveau en de beoordelingsbevoegdheid van de Belgische overheid dus beperkt is. Het hier geregelde bijzondere mechanisme kan ervoor zorgen dat internationale en Europese regels tijdig worden geïmplementeerd in het interne recht. De betrokken bepaling verheft deze werkwijze echter niet tot de standaardprocedure. Voorts wordt de verouderde verwijzing naar artikel 87 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap vervangen door een verwijzing naar het corresponderende artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Artikel 2*bis* van voornoemde wet, over de onmiddellijke inwerking, is niet overgenomen. Zowel uit de formulering van de wetsbepaling (inz. het gebruik van het woord “voertuig”) als uit de memorie van toelichting bij de wet van 6 mei 1985 waarbij het artikel werd ingevoerd, blijkt dat het slechts betrekking heeft op het vervoer over de weg. Voor zover bekend, is de wetsbepaling nooit toegepast op het vervoer over zee of de waterweg. De bepalingen van de artikelen 2 tot 4 van de wet van 18 februari 1969 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving. Aangezien de voornoemde wet een ruimere draagwijdte heeft dan alleen de scheepvaart, wordt de wet niet opgeheven, maar worden alleen de verwijzingen naar het vervoer over zee en de waterweg opgeheven.

TWEEDE DEEL – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 1 – SCHEPEN

Titel 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Aangezien in het Belgisch Scheepvaartwetboek alle wetsbepalingen betreffende de registratie van zeeschepen en de teboekstelling van binnenschepen worden samengebracht, en de

organisatorische opdeling tussen de publiekrechtelijke registratie- en teboekstellingshandelingen, enerzijds, en de privaatrechtelijke openbaarmaking van akten, vonnissen en eisen betreffende zee- en binnenschepen, anderzijds, is tenietgedaan door de wet van **XX XXXXXXXX** 2016, waardoor de scheepshypotheekbewaring werd geïntegreerd in de FOD Mobiliteit en Vervoer, is het aangewezen de relevante bepalingen te herschikken.

Dit komt in de eerste plaats tot uiting in de samenbundeling van enkele algemene bepalingen in Titel 1.

Deze Titel omvat vooreerst begripsomschrijvingen (art. II.1.1), welke deels zijn overgenomen uit de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen (art. 1). Te noteren valt dat artikel II.1.1, § 2 is gebaseerd op artikel 31 van de oude wet. De in deze laatste bepaling vervatte interpretatieregel is voorlopig behouden, aangezien er nog steeds wet- en regelgeving voorhanden is waarin de woorden "teboekstelling" en "register van teboekstelling" of "scheepsregister" worden gebruikt in verband met zeeschepen. Het betreft onder meer de Uitleveringswet van 15 maart 1874, het Ministerieel besluit 10 januari 1984 tot vaststelling van de informaties te verstrekken voor het onderzoek van een aanvraag ter verkrijging van een bijzondere vergunning of machtiging voor het storten van stoffen en materialen in zee, het Ministerieel besluit 10 januari 1984 tot vaststelling van de informaties te verstrekken voor het onderzoek van een aanvraag ter verkrijging van een bijzondere vergunning of machtiging voor het verbranden van stoffen en materialen in zee, het Ministerieel besluit van 13 juni 1994 betreffende de ondersteuning van de zeevisserij en de aquicultuur en het Ministerieel besluit van 2 juni 2009 tot toekenning van een beëindigingspremie voor de definitieve onttrekking van vissersvaartuigen aan de zeevisserijactiviteit in het kader van een vlootaanpassingsregeling.

De nieuwe tekst maakt duidelijk dat niet alleen schepen in aanbouw, maar ook schepen in verbouwing als schepen worden beschouwd en dus kunnen worden geregistreerd dan wel teboekgesteld (vgl. oud artikel 1, § 1, 1^o van de wet van 21 december 1990 en art. 272*bis* van de Zeewet), nieuwe bepaling in art. II.1.1, § 3). Zoals eerder al voor de zeeschepen bepaalt de nieuwe wettekst dat het binnenschip reeds kan worden teboekgesteld zodra het bouw- of verbouwingscontract is ondertekend. Dergelijke de scheepsfinanciering aanmoedigende regel ontbrak voor de binnenvaart.

Een afzonderlijke bepaling (art. II.1.2) regelt het statuut en de taken van het Belgisch Scheepsregister, een dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De bepaling komt in de plaats van artikel 2, § 2 van de wet van 21 december 1990. Zoals al aangestipt maakte de hypotheekbewaring recent het voorwerp uit van een algemene hervorming, welke werd voorbereid door de FOD Financiën. Deze hervorming hield echter geen rekening met het bijzondere statuut van de scheepshypotheekbewaarder. Het op dezelfde voet behandelen van de scheepshypotheekbewaarder en de grondhypotheekbewaarders ging voorbij aan de specificiteit van de functie van deze laatste en strookte niet met de uitgangspunten van het beleid ter ondersteuning van de Belgische vlag. Immers, naast het inschrijven van de scheepshypotheken (privaatrechtelijke functie) was de scheepshypotheekbewaarder ook verantwoordelijk voor het bijhouden van de Belgische scheepsregisters (publiekrechtelijke functie). Deze laatste functie is nauw verweven met de taken van de FOD Mobiliteit en Vervoer in verband met het beheer van de Belgische vloot. Eerder dan de scheepshypotheekbewaring in de algemene hervorming van de hypotheekbewaring op te nemen, bleek het wenselijk om haar te integreren in de FOD Mobiliteit en Vervoer, en dit voor zowel de privaatrechtelijke als de publiekrechtelijke functies die in het oude recht aan de

Scheepshypotheekbewaarder toekwamen. In de terminologie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de genoemde functies – het houden van de schepenregisters en de openbaarmaking van rechten op schepen – uitgevoerd door het 'Belgisch Scheepsregister'. De benaming Belgisch Scheepsregister is doelbewust gekozen wegens de internationale herkenbaarheid en dus om de Belgische vlag voor te stellen als een performant en hedendaags alternatief. Het hier voorgestelde artikel maakt het eveneens mogelijk om artikel 44 van Boek II van het Wetboek van Koophandel betreffende het aannemen van uitvoeringsbesluiten op te heffen.

Artikel II.1.3. betreffende het register van neerlegging is de overname van artikel 43 van de Zeewet, zij het in enigszins gewijzigde vorm rekening houdend met de hierboven besproken organieke hervormingen.

Artikel II.1.4. voert een algemene regeling in verband met de terbeschikkingstelling van getuigschriften, afschriften en (inz. digitale) gegevens door het Belgisch Scheepsregister in. De voorgestelde tekst kwam tot stand mede op basis van een voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder³. Het hier voorgestelde artikel maakt het eveneens mogelijk om artikel 45, eerste lid van Boek II van het Wetboek van Koophandel op te heffen.

Een nieuwe bepaling maakt de digitalisering van de procedures mogelijk (art. II.1.5). Ook dit kan de aantrekkelijkheid van de Belgische registers vergroten.

De bepaling over retributies (art. II.1.6) komt in de plaats van een bepaling van de wet van 21 december 1990 (art. 13).

Titel 2 – Registratie van zeeschepen

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

Artikel 1, § 3 van de wet van 21 december 1990 is niet in de Proeve overgenomen, aangezien de bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel, waarnaar aldaar wordt verwezen, bij de invoering van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgeheven, en de ermee overeenstemmende bepalingen van de Proeve uit zichzelf reeds van toepassing zijn op niet-commerciële schepen.

In artikel 3 van de wet van 21 december 1990 was sprake van een met het oog op registratie in te dienen “aangifte”. Aangezien het overgrote deel van de registraties (en sowieso alle teboekstellingen) facultatief is, en gebeurt op aanvraag, wordt de term “aangifte” in de nieuwe tekst vervangen door de term “aanvraag”.

De nieuwe bepaling betreffende het voeren van de Belgische vlag (art. II.1.8) bundelt twee bepalingen van de wet van 21 december 1990 (m.n. art. 2, § 1 en art. 11, § 1).

De bepaling over de zeebrief (art. II.1.9) is wegens haar principieel belang overgebracht naar een meer prominente plaats (vgl. art. 11, §§ 2 tot 4 van de wet van 21 december 1990).

³ Zie ook Blauwboek 3, nr. 3.621.

Ook de bepaling over de thuishaven (art. II.1.13) en de nationaliteit van de gezagvoerder (art. II.1.14) zijn op een meer logische plaats ingepast (vgl. art. 7 en 12 van de wet van 21 december 1990).

In de bepaling van de Proeve die correspondeert met artikel 7 van de wet van 21 december 1990 (art. II.1.14) is het Belgische nationaliteitsvereiste voor kapiteins vervangen door het vereiste de nationaliteit te bezitten van een lidstaat van de EU. Het Belgische nationaliteitsvereiste wordt immers beschouwd als strijdig met het Europees recht. In de huidige praktijk werd dit opgelost door in artikel 51, § 1 van het Koninklijk Besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen te bepalen dat de directeur-generaal Maritiem Vervoer de personen met de nationaliteit van een EU lidstaat ontslaat van de nationaliteitsverplichting wanneer zij wensen in te gaan op een feitelijk aanbod tot tewerkstelling om aan boord van een in België geregistreerd zeeschip het bevel te voeren. Dit bracht echter een overbodige administratieve last met zich mee, zowel voor de overheid als voor de reders. Door de alhier voorgestelde bepaling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zullen geen afwijkingen meer nodig zijn voor EU-burgers. Voor andere nationaliteiten wordt het systeem van de individuele afwijkingen bewaard. Deze bepaling geeft de directeur-generaal Maritiem Vervoer toezichtsmogelijkheden met betrekking tot de arbeidskansen van Belgische officieren aan boord van schepen.

De wet van 21 december 1990 bepaalde dat de registratie van een zeeschip wordt doorgehaald, op aangifte van de eigenaar of ambtshalve, "als het zeeschip door zeerovers of vijanden is genomen" (art. 4, b), 3°). In het licht van reël voorgevallen acties van piraten die het overmeesterde schip (met of zonder bemanning) slechts vrijgaven na betaling van een losgeld, is de mogelijkheid van een ambtshalve doorgevoerde doorhaling van de registratie zodra het schip door zeerovers of vijanden is genomen te verregaand. Enerzijds is het aangewezen dat het tijdelijk overmeesterde schip de bescherming van de Belgische wetten en overheden kan blijven genieten, anderzijds is het niet wenselijk dat een terug door de eigenaar bemachtigd schip opnieuw een registratieprocedure moet doorlopen. De wetgeving van geen van onze buurlanden (Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Verenigd Koninkrijk) blijkt het automatisme van een ambtshalve doorhaling in geval van neming door rovers of vijanden te kennen. Derhalve is het wenselijk de bevoegdheid tot ambtshalve doorhaling in de besproken hypothese te beperken door de scheepseigenaar het recht te geven zich tegen dergelijke doorhaling te verzetten. De corresponderende bepaling van de Proeve (art. II.1.11., 2°, c)) werd dienovereenkomstig aangepast. De rechten van de bemanning dienen te worden gevrijwaard. Gelet op de praktijk waarbij de doorhaling slechts gebeurt na machtiging van de directeur-generaal Maritiem Vervoer en op de integratie van de scheepshypotheekbewaring in de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt in een bijkomende paragraaf (art. II.1.11, § 2) bepaald dat de doorhaling slechts mag gebeuren na een onderzoek naar de vervulling van de toepasselijke wettelijke voorwaarden.

De bepalingen betreffende de inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister zijn samengebracht in één artikel (art. II.1.15 dat in de plaats komt van de art. 8 en 9 van de wet van 21 december 1990).

In de bepaling van de Proeve die correspondeert met artikel 8, § 1 van de wet van 21 december 1990 (art. II.1.15, § 1) werd een kleine maar belangrijke wijziging aangebracht. De toestemming tot inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister diende tot heden te worden verleend door "de door de Koning aangewezen overheid", en op grond van het bovenvermelde Koninklijk Besluit van 4 april 1996 was dit de directeur-generaal Maritiem

Vervoer. De voorwaarden waren bepaald in artikel 9 van de wet. De toestemming werd vervolgens in het register van de zeeschepen ingeschreven door de scheepshypotheekbewaarder en van dat ogenblik was het schip niet meer gerechtigd de Belgische vlag te voeren. Door de hier voorgestelde bepaling wordt deze procedure vereenvoudigd. Het Belgisch Scheepsregister schrijft de vreemde rompbevrachting in als voldaan is aan de wettelijke voorwaarden, en het beoordeelt dit zelf. Hiermee wordt vermeden dat de reder zich tot twee overheden moet richten. De betrokken voorwaarden behoren sowieso eerder tot het domein van de scheepsregistratie; er maakt geen enkele voorwaarde van technische aard deel van uit.

In de bepaling van de Proeve die correspondeert met artikel 8, § 4 van de wet van 21 december 1990 wordt een verwijzing naar artikelen van Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar de ermee overeenstemmende artikelen van de Proeve van Belgische Scheepvaartwetboek (art. II.1.15, § 4).

In de bepaling van de Proeve die correspondeert met artikel 9 van de wet van 21 december 1990 (art. II.1.15, § 5) zijn de voorwaarden voor de inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister grondig herwerkt op grond van suggesties van de scheepshypotheekbewaarder.

De bepaling van de Proeve die correspondeert met artikel 10, eerste lid van de wet van 21 december 1990 (art. II.16, eerste lid) is ingedeeld in paragrafen en herschreven in het licht van de integratie van de scheepshypotheekbewaring in de FOD Mobiliteit en Vervoer

De bepalingen van artikel 14 van de wet van 1 december 1990 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Titel 3 – Teboekstelling van binnenschepen

In artikel II.1.18 van deze titel is artikel 272*bis* van Boek II van het Wetboek van Koophandel verwerkt. Omwille van het verschil in draagwijdte en gevolgen ten aanzien van de registratie van zeeschepen (inz. het feit dat de registratie aan het zeeschip een nationaliteit verleent) en om de in de binnenvaartsector gangbare terminologie niet te verstoren, wordt voor binnenschepen de term “teboekstelling” behouden.

Met het oog op grotere helderheid en gebruiksgemak is het in één enkel wetsartikel samengebrachte regeling van de Zeewet in de Proeve opgesplitst in verschillende wetsartikelen.

Anders dan onder de oude wetgeving kunnen estuaire schepen alleen worden teboekgesteld als binnenschip (art. II.1.18, § 2).

De regeling betreffende de doorhaling van de teboekstelling (art. II.1.22) is mede geïnspireerd door suggesties van de Scheepshypotheekbewaarder.

In het voorgestelde artikel II.1.23 is artikel 17*quater* van de wet van 5 juni 1972 overgenomen, in de mate dat het de rechtsgrond vormt voor de teboekstelling van kleine schepen in een afzonderlijke register van de pleziervaartuigen en het register van de kleine schepen. Hoewel de bestaande wettekst van een registratie gewaagt, en het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren van immatriculatie, is in de hier

voorgestelde tekst geopteerd voor de eenvormige term teboekstelling (in een of meer bijzondere registers).

Titel 4 – Scheepsmeting

In deze titel zijn de bepalingen van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting verwerkt.

De gebrekkige indeling van deze wet bood geen meerwaarde en is weggelaten. Mede door de herschikking van enkele artikels en de toevoeging aan alle artikels van eigen opschriften wordt de leesbaarheid daardoor niet geschaad, wel integendeel.

Artikel 8, § 2, d, evenals artikel 20, §§ 1 en 2 van de wet van 12 juni 1983 zijn niet overgenomen, aangezien het tijdelijke bepalingen betrof die slechts golden tot 18 juli 1994.

Artikel 17, § 2 van de wet van 12 juni 1983 werd niet overgenomen omdat de Koning over de daar vermelde bevoegdheid zal beschikken op basis van de algemene regeling opgenomen in het Eerste Deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De bepaling van artikel 20, § 3, en de ermee samenhangende bepaling van artikel 8, § 2, e van de wet van 12 juni 1983 zal worden behouden als een overgangsbepaling in de Invoeringswet. Zij geldt voor schepen die hetzij een lengte hebben van minder dan 24 m, hetzij een lengte van 24 m of meer hebben doch geen internationale reizen maken, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond voor de datum van 18 juli 1982. Die schepen zijn nu weliswaar meer dan 33 jaar oud, en degene die nu nog in de vaart zijn, worden zeldzaam, maar ze bestaan nog.

De bepalingen van de artikelen 13 en 14 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Artikel 18 van de wet van 12 juni 1983 werd niet overgenomen, omdat deze bepaling van organieke aard eerder thuishoort in Boek 7 betreffende handhaving, waar aanverwante bepalingen zijn opgenomen die afkomstig zijn uit de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Titel 5 – Scheepsveiligheid

In deze titel zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Artikel I.1.42, § 2 verduidelijkt, om alle verwarring te vermijden, dat deze afdeling geen afbreuk doet aan de bepalingen van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972. De bepalingen van het verdrag dat door die wet werd goedgekeurd, en de uitvoeringsbepalingen opgenomen in die wet en zijn uitvoeringsbesluiten, hebben niet specifiek betrekking op de scheepvaart, maar op containers voor alle internationale vervoersmodi, met uitzondering van speciaal voor luchtvervoer ontworpen containers. Om die reden werd de wet van 20 augustus 1981 niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen. Het verwijzende artikel bevordert echter de kenbaarheid en de vindbaarheid van de regelgeving.

In de begripsomschrijvingen (art. II.1.40) is het terminologisch ongelukkige onderscheid tussen “pleziervaartuigen” en “plezierboten” (art. 1, 5° resp. 6° van de wet van 5 juni 1972) vervangen door een meer heldere opsplitsing tussen “zeegaande pleziervaartuigen” en “niet-zeegaande pleziervaartuigen”. Verder wordt thans bepaald dat de Koning de grenzen van al de Belgische zeewateren met het oog op de toepassing van de relevante bepalingen nader kan begrenzen (art. II.1.40, § 1, 3°; vgl. eerder art. 1, 7° van de wet). Op kennelijk foutieve wijze heeft het Grondwettelijk Hof eerder geoordeeld dat de federale regelgever de grenzen van de havens niet kan vaststellen, omdat het havenbeleid een gewestmaterie is (arrest nr. 158/2013 van 21 november 2013). Uiteraard beschikken alle regelgevers over de bevoegdheid om begrippen en gebieden te definiëren resp. af te bakenen voor de specifieke toepassing van de door hen uitgevaardigde regelgeving. Voor de toepassing van de hier relevante regels i.v.m. de scheepsveiligheid kan de federale regelgever derhalve wel degelijk de grenzen van de zeewateren vaststellen. Dat grijpt op niet de allerminste wijze in op de materiële bevoegdheden van de Gewesten.

De opsomming in artikel 4, 1° van de wet van 5 juni 1972, betreffende de aard van de veiligheidsvoorschriften die kunnen worden opgelegd, is qua terminologie enigszins gemoderniseerd om beter aan te sluiten bij de hedendaagse scheepvaart. De bedoelde bepalingen in de wet van 5 juni 1972 waren grotendeels ongewijzigd overgenomen uit de wet van 20 augustus 1920 op de veiligheid der schepen. In het licht van voortschrijdende technologische innovaties is voortaan bijv. sprake van voortstuwingsmachines in het algemeen (art. II.1.48, 1°, e)). De wettekst biedt ook een basis voor de invoering van afwijkingen voor onbemande schepen (art. II.1.48, 6°). De kwalificaties van de bemanningsleden wordt niet langer in de context van de regeling van de scheepsveiligheid, maar in het afzonderlijke Boek betreffende de opvarenden. Het aantal bemanningsleden en de samenstelling van de bemanning blijven wel behouden als kenmerken die het schip moet vertonen om in staat van veiligheid te zijn.

De bepalingen van de artikelen 11 tot 17 en 18 tot 28 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Artikel 15 van de wet van 5 juni 1972, betreffende het viseren van een monsterrol, werd niet overgenomen, aangezien die formaliteit reeds in 2007 werd afgeschaft.

De bepalingen van Hoofdstuk IV^{bis} van de wet van 5 juni 1972 behoren na de Zesde Staatshervorming enkel nog tot de federale bevoegdheden in zoverre zij betrekking hebben op de veiligheidsvoorwaarden voor plezierboten. De bepalingen over de veiligheid van binnenschepen, waarvan de regeling voortaan tot de gewestmateries behoort, werden bijgevolg niet hernomen. Artikel 17^{quater} van de wet van 5 juni 1972 werd wel gedeeltelijk overgenomen, maar is verplaatst naar de titel over teboekstelling van binnenschepen.

Artikel 31 van de wet van 5 juni 1972 werd niet overgenomen, omdat deze bepaling van organieke aard eerder thuishoort in Boek 7, waar aanverwante bepalingen zijn overgenomen die afkomstig zijn uit de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

BOEK 2 – REDERS

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

De bepalingen van de artikelen 6, 8 en 9 van de wet van 30 januari 2012 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Voorts werden hier de bepalingen verwerkt van de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

De bepalingen van de artikelen 8 en 9 van de wet van 19 december 2012 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Ten slotte zijn hier de bepalingen verwerkt van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

De bepalingen van de artikelen 8 en 9 van de laatstvermelde wet van 30 januari 2012 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

In lijn met de werkwijze in het privaatrechtelijke luik van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, en zoals nader onderbouwd in Blauwboek 1, zijn de maritieme aansprakelijkheidsverdragen, inbegrepen de bepalingen die kunnen worden geacht rechtstreekse werking te bezitten, doelbewust in het wetboek overgenomen. De voorrang van de verdragsregelingen en de verdragsautonome interpretatie zijn evenwel gegarandeerd door uitdrukkelijke wetsbepalingen.

Hoofdstuk 2 – Belasting op zeescheepvaart

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van artikel 115 tot 124 van de Programmawet van 2 augustus 2002.

Artikel 115, § 2, 3°, waarin de definitie van “divisie” was opgenomen, werd niet overgenomen. Sinds een wijziging van de Programmawet van 2 augustus 2002 in het jaar 2004 wordt dat woord in de wetsbepalingen niet langer gehanteerd.

Hoofdstuk 3 – Bescherming van de Belgische koopvaardij

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen overgenomen van de wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij. Deze wet werd destijds aangenomen in een context van economische concurrentie tussen westerse koopvaardijvloten zoals de Belgische enerzijds en staatsvloten van de Comecon-landen anderzijds. Verschillende andere landen namen destijds gelijkaardige wetgevingen aan. Hoewel de internationale context sedertdien substantieel is gewijzigd, dient te worden vastgesteld dat verschillende landen dergelijke maritieme 'vergeldingswetten' handhaven. Zo kan worden verwezen naar de Franse *Loi n° 83-*

1119 van 23 december 1983 "relative aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France", welke moet worden samengelezen met enkele specifieke bepalingen van de *Code des douanes*, naar de Nederlandse Wet van 27 oktober 1982 "houdende regelen inzake de zeevervoermarkt" (Wet vervoer over zee), welke recent is aangepast aan het verdwijnen van lijnvaartconferenties, en naar de Italiaanse *Legge* nr. 69 van 3 maart 1987 houdende "Disposizioni per la difesa della Marina mercantile italiana". Het nieuwe Duitse *Außenwirtschaftsgesetz* (AWG) uit 2013 bevat geen specifieke bepaling over de economische bescherming van de zeescheepvaart meer (dat was wel het geval met de vorige versie van deze wet uit 1961). Inhoudelijk liggen de beschikbare nationale wetgevingen erg uiteen. Vergeleken met de Nederlandse is de bestaande Belgische wet bijv. summier te noemen. Hoewel de Belgische wet weinig of geen toepassing heeft gevonden, geeft het behoud van vergelijkbare wetten in een aantal andere landen aan dat de betrokken bepalingen best niet worden opgeheven. In lijn met wat de Raad van State al adviseerde over het initiële voorontwerp van wet, zullen de door de bepalingen toegekende bevoegdheden moeten worden uitgeoefend met inachtneming van, onder meer, het relevante EU-recht.

De wet van 25 januari 1984 werd enigszins herschikt, en de omschrijving van het begrip "Belgische zeewateren" (art. II.2.39, 1^o) werd geharmoniseerd met deze in de regeling betreffende de veiligheid van zeeschepen (zie art. II.1.40, 3^o). De bepalingen van artikel 12 van de wet van 25 januari 1984 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Exploitatievergunning

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren.

De bepalingen van de artikelen 5, 6 en 7 van de wet van 8 juli 1976 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Hoofdstuk 2 – Toegang tot het vervoer

In dit hoofdstuk zijn de basisregelen opgenomen inzake de toegang tot het vervoer over de binnenwateren, die tot op heden, wat het interne recht betreft, louter in Koninklijke besluiten waren vervat. Deze regeling krijgt dus een uitdrukkelijke wettelijke grondslag.

Hoofdstuk 3 – Bevrachting en prijsvorming

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

In artikel 5, § 1 van de wet van 3 juni 2014 werden de woorden "in gebruik te nemen of in gebruik te geven" vervangen door "te gebruiken of te laten gebruiken". Zoals in de rechtsleer werd opgemerkt, is het "in gebruik nemen" en het "in gebruik geven" immers volgens het normale taalgebruik een ogenblikkelijke, aflopende handeling. Dat heeft een aantal – allicht niet door de wetgever gewilde – gevolgen, inz. met betrekking tot het ruimtelijk

toepassingsgebied van het in de wet vervatte verbod⁴. Door de terminologische aanpassing wordt uitgedrukt dat het verbod om binnenschepen beneden de kostprijs, zonder de nodige verzekeringsdekking of in strijd met de wettelijke voorschriften te laten varen, niet alleen geldt op het tijdstip waarop het schip effectief ter beschikking van de afzender of bevrachter wordt gesteld, maar gedurende het hele transport.

De bepalingen van de artikelen 8, 9 en 10 van de wet van 3 juni 2014 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

De formulering van artikel 9, § 1 van de wet van 3 juni 2014 werd in de ermee corresponderende bepaling van de Proeve aangepast. De initiële formulering leidde, samengelezen met artikel 43, eerste lid van het Strafwetboek, tot het besluit dat de strafrechter altijd een bijkomende straf moest opleggen: ofwel een verbeurdverklaring van het binnenschip, ofwel een tijdelijk vaarverbod. Bovendien bleek uit de initiële formulering niet voldoende duidelijk dat het tijdelijk vaarverbod enkel kan worden uitgesproken wanneer de eigenaar of exploitant van het schip de veroordeelde is en niet wanneer zijn medecontractant wordt veroordeeld⁵. De nieuwe formulering stemt overeen met de bedoeling van de wetgever zoals deze impliciet kon worden afgeleid uit de memorie van toelichting bij het wetsontwerp betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet⁶.

Hoofdstuk 4 – Verzameling, afgifte en inname van afval

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag.

De bepalingen van de artikelen 5, 6, 7 en 8 van de wet van 20 januari 2011 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

BOEK 3 – OPVARENDEN

Titel 1 – Tewerkstelling in de zeevaart

De bepalingen van het publiekrechtelijke deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de tewerkstelling aan boord van zeeschepen worden in wezen beperkt tot kruisverwijzingen naar andere toepasselijke internationale en nationale akten, waaronder de relevante ILO-verdragen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I). De reden waarom deze laatste wet niet in het wetboek werd geïntegreerd is dat deze materie hoofdzakelijk onder de hoede is geplaatst van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Een toekomstige integratie van deze regels in het wetboek wordt echter niet

⁴ Stevens, F., “Ongeoorloofd lage prijs in de binnenvaart: veel vragen, weinig antwoorden”, *TVR* 2015, (92), 92-93.

⁵ Stevens, F., “Ongeoorloofd lage prijs in de binnenvaart: veel vragen, weinig antwoorden”, *TVR* 2015, (92), 98-99.

⁶ *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 3553/1, 7.

uitgesloten. Ter zake wordt ook verwezen naar de voorlopige aanpak m.b.t. de wetgeving over de arbeidsovereenkomst in de zeevaart en in de zeevisserij.

Wel is een bepaling opgenomen betreffende de kwalificaties in de zeevaart. De kwalificaties van zeevarenden en de ermee samenhangende bemanningsvoorschriften voor zeeschepen worden sinds lang geregeld bij koninklijke besluiten, met de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen als wettelijke basis. Er is geen aanleiding om hierin verandering te brengen. Op te merken valt dat de regeling niet mag worden geacht een beletsel te vormen voor de invoering van onbemande zeevaart (zie ook de hierboven besproken expliciete bepaling betreffende de veiligheid).

Titel 2 – Stuurbrevet voor pleziervaarders

De bemanningsvoorschriften in de binnenvaart zijn, sinds de Zesde Staatshervorming, een gewestbevoegdheid.

De bepalingen van de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk behoren evenwel, ook na de Zesde Staatshervorming, tot de federale bevoegdheden in zoverre zij betrekking hebben op het besturen van pleziervaartuigen.

De betrokken bepalingen van voornoemde wet van 21 mei 1991 werden bijgevolg in de Proeve verwerkt.

De bewoordingen van de bepalingen werden licht aangepast aan het feit dat zij niet langer betrekking hebben op alle binnenvaartuigen, maar alleen nog op de pleziervaartuigen, en aan het gegeven dat de pleziervaartuigen doorgaans niet beroepsmatig wordt gevaren. De bepalingen kunnen blijven gelden als wettelijke basis voor uitvoeringsbesluiten.

De bepalingen van de artikelen 5, 6 en 7 van de wet van 21 mei 1991 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Titel 3 – Scheepvaartvergrijpen

In deze titel werd het merendeel van de bepalingen verwerkt van de wet van 5 juni 1928 “houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij”.

Het is ten volle verantwoord om een bijzonder tucht- en strafrecht voor zeevarenden te behouden. De arbeidssituatie van zeelieden verschilt immers sterk van deze van werknemers in andere sectoren. Zeelieden zijn dikwijls maanden van huis en leven gedurende die periode op een kleine oppervlakte in een beperkt, louter professioneel en veelal internationaal gezelschap. Ook passagiers aan boord van zeeschepen bevinden zich vaak voor lange tijd afgezonderd op zee. Wanneer één of meer bemanningsleden of passagiers aan boord moeilijkheden veroorzaken, kunnen zij niet zomaar worden verwijderd. Indien tijdens een reis een misdrijf wordt gepleegd, kan in de meeste gevallen geen politiehulp of medische of psychische bijstand worden ingeroepen. Wanneer een bemanningslid zich aan boord niet naar behoren van zijn taken kwijt of een passagier de orde verstoort, brengt hij daardoor niet zelden het schip, zijn mede-opvarenden, de lading, andere verkeersdeelnemers en/of het leefmilieu in gevaar. Om al deze redenen, en ten overvloede in het licht van buitenlandse

wetgevingen, is het noodzakelijk dat aan boord van een zeeschip een bijzondere discipline wordt gehandhaafd, en dat de kapitein over de bemanningsleden en de passagiers gezag kan uitoefenen en aan boord de orde kan handhaven. Daarenboven bestaan er een aantal specifieke scheepvaartmisdrijven die niet door het gemeen strafrecht worden beteugeld, zoals zeeroverij, mouterij, het opzettelijk doen zinken of stranden van een schip, het weigeren hulp te verlenen aan personen die in zee worden aangetroffen en het verlaten van de uitkijk zonder afgelost te zijn.

Waar de wet van 5 juni 1928 “houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij” louter van toepassing was op Belgische koopvaardijschepen en vissersvaartuigen, werd het toepassingsgebied van de bepalingen van deze corresponderende titel van het Belgisch Scheepvaartwetboek uitgebreid tot alle Belgische zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden. Er is immers geen valabele reden voorhanden om de toepassing van deze regelen te beperken tot zeeschepen die worden geëxploiteerd met winstoogmerk. Er kan van uit worden gegaan dat de nood aan bijzondere discipline even sterk is aan boord van de andere vermelde zeeschepen. Het toepassingsgebied wordt echter niet uitgebreid tot de binnenschepen. In de binnenvaart is men alleen al door de locatie van de vaarwateren minder ver verwijderd van het gewone politionele gezag, is men in principe steeds onderworpen aan lokale politie- en scheepvaartreglementen die door de bevoegde overheden kunnen worden gehandhaafd (en dus niet alleen aan de wet van de vlagstaat), en zijn de gevaren bij een incident daarenboven relatief gezien minder groot.

Ofschoon, zoals hierboven uiteengezet, een bijzonder maritiem tuchtrecht dient te worden gehandhaafd, moet worden vastgesteld dat de desbetreffende regeling van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij feitelijk voorbijgestreefd is, door de rechtsleer bekritiseerd werd, in de realiteit nauwelijks of niet meer wordt toegepast en deels door arbeidsrechtelijke mechanismen vervangen is.

Het archaïsche karakter van de huidige regeling blijkt dadelijk uit de aard van de tuchtstraffen: (1) voor scheepsgezellen: "inhouding van een dag tot tien dagen loon, of van tien frank tot honderd frank, wanneer de bemanning op aandeel in de winst in dienst is genomen", (2) voor officieren: "inhouding van een dag tot vijftien dagen wedde", (3) voor hutpassagiers: "kamerarrest van ten hoogste vier dagen" en (4) voor tussendekpassagiers: "verbod, voor ten hoogste vier dagen, om meer dan twee uren per dag op het dek te komen" (art. 6 van het Tucht- en Strafwetboek). Het recht om uitspraak te doen over vergrijpen tegen de tucht en om tuchtstraffen uit te spreken is thans, zonder mogelijkheid van beroep, toegekend aan de scheepvaartcontroleurs in de havens van het Rijk, aan de Belgische consuls in vreemde havens gevestigd en aan de kapitein van het schip (art. 71). Wanneer het schip in een Belgische haven ligt, wordt uitspraak gedaan door de scheepvaartcontroleurs, op klacht van de kapitein. Wanneer het schip in een vreemde haven ligt, wordt uitspraak gedaan door de consul, eveneens op klacht van de kapitein. Op zee, alsook in havens waar geen van de voornoemde autoriteiten aanwezig is, worden de tuchtstraffen opgelegd door de kapitein, die daarvan verslag doet aan de scheepvaartcontroleurs van de haven van aankomst in België of, indien de eerste tussenhaven een vreemde haven is, aan de consul. De scheepvaartcontroleurs spreken de straffen uit wegens alle gedurende de reis gepleegde vergrijpen tegen de tucht waarover de consuls geen uitspraak gedaan hebben (art. 72).

Analyse van de wetgeving van de buurlanden bevestigt dat tuchtstraffen bestaande in de inhouding van loon, kamerarrest en het verbod gedurende een bepaalde tijd aan dek te komen,

niet meer van deze tijd zijn. Sanctionering door de kapitein of de consul lijkt evenmin nog gangbaar te zijn. Wel bevatten sommige wetgevingen zoals de Engelse regels over de tuchtrechtelijke bestraffing door een onafhankelijk tuchtorgaan.

Alles in acht genomen blijkt het wenselijk de tuchtrechtelijke bestraffing van de bemanningsleden en passagiers op te dragen aan de reeds bestaande Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, en diens bevoegdheid m.a.w. uit te breiden tot de tuchtrechtelijke bestraffing van de lagere bemanningsleden of andere opvarenden. In deze titel wordt volstaan met een opsomming van de scheepvaarttuchtvergrijpen. De beteugeling ervan is geregeld in het onderdeel van boek 7 dat betrekking heeft op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Voorts is het wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek de bevoegdheid van de kapitein tot ordehandhaving aan boord te accentueren. De weglating uit het nieuwe wetboek van de tuchtrechtelijke rechtsmacht van de kapitein mag immers niet worden verstaan als een verzwakking van de bevoegdheid van de kapitein om de goede orde en de veiligheid te handhaven. Dat blijkt overigens even relevant t.a.v. passagiers, inbegrepen passagiers die, zoals het in de praktijk regelmatig voorkomt, inschepen op vrachtschepen. Aan de relevante bepaling, welke is overgebracht naar het Boek over handhaving (art. II.7.139) wordt m.n. toegevoegd dat de kapitein, met het oog op de erin vermelde doeleinden, mag overgaan tot vrijheidsberoving. Dat de kapitein die bevoegdheid bezit, bevestigt alleen maar bestaand recht en wordt ook in het buitenland aangenomen. Ook al onze buurlanden aanvaarden zulks, en in sommige wetgevingen zoals de Duitse, de Engelse en de Nederlandse wordt de mogelijkheid tot vrijheidsberoving uitdrukkelijk vermeld. Uiteraard dient de kapitein slechts tot dergelijke maatregel over te gaan indien geen andere dwangmiddelen geschikt zijn, en moet de duur van de vrijheidsberoving evenredig zijn met de noden van het geval, zoals de kapitein die beoordeelt.

Artikel II.3.9 omschrijft het toepassingsgebied van deze titel. De toepasselijkheid ervan is afhankelijk van de nationaliteit van het schip, en niet van de nationaliteit van het bemanningslid of de passagier, noch van de nationaliteit van de reder of exploitant. De bepalingen van artikel 3 van de wet van 5 juni 1928 werden in licht gewijzigde vorm overgenomen, onder meer in het licht van het feit dat de formaliteiten van de aanmonstering en de monsterrol werden afgeschaft. Dit feit heeft trouwens in tal van uit de wet van 5 juni 1928 overgenomen bepalingen aanleiding gegeven tot wijzigingen. In paragraaf 3 wordt bepaald dat indien het schip om gelijk welke reden zou vergaan, deze titel van toepassing blijft op de bemanningsleden tot op het ogenblik van hun terugkeer in België of in het land van inscheping. Dit is nodig omdat de kapitein ook na het vergaan van het schip de nodige bevelen moet kunnen geven met betrekking tot bijv. de reddingsoperaties of de repatriëring van de bemanning.

Wat de definities van de diverse categorieën aan deze regeling onderworpen opvarenden betreft, wordt verwezen naar de algemene bepalingen vooraan het wetboek (inz. art. I.5). Het begrip kapitein is, in overeenstemming met het begrippenkader van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en mede gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze titel in vergelijking met de wet van 5 juni 1928, vervangen door het algemene begrip gezagvoerder. De verouderde definitie van officieren uit de wet van 5 juni 1928 is weggelaten. Een definitie van verstekelingen is toegevoegd. De definities van “in het buitenland”, “vreemde havens”, het “Rijk” en “wateren of havens van het Rijk” werden weggelaten omdat zij slechts de normale betekenis van deze begrippen bevestigden. Vermeldingen van het “Rijk” zijn doorheen de wettekst vervangen door verwijzingen naar

België. De betrokken definities werden destijds in de wet van 5 juni 1928 ingevoegd om te verduidelijken of de bepalingen al dan niet van toepassing waren op de kolonie⁷. Dat is thans niet meer nodig.

De artikelen 7 en 8 van de wet van 5 juni 1928 hoefden niet te worden overgenomen omdat zij louter de principes van het Strafwetboek herhalen.

Van de bijzondere strafbepalingen uit de wet van 5 juni 1928 werden in titel 3 alleen de – voorheen impliciet in de strafbepalingen vervatte – verbodsbepalingen overgenomen. De voorgeschreven sancties werden, in overeenstemming met de structuur van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, verwerkt in het boek 7 betreffende de handhaving.

De opschriften van de artikels met verbodsbepalingen zijn een vereenvoudigde weergave van de inhoud van die artikels. De omschrijving van de betrokken misdrijven ligt uitsluitend neer in de bepaling zelf en wordt dus geenszins door de enigszins vereenvoudigde opschriften verengd.

Artikel 9 van de wet van 5 juni 1928, aangaande de scheepvaarttuchtvergrijpen, werd grotendeels overgenomen in het hier voorgestelde artikel II.3.10. De omschrijving van de diverse tuchtvergrijpen werd enigszins gemoderniseerd en gerationaliseerd. Aan omschrijving van de vergrijpen inzake alcohol werden, naar analogie met de Wegverkeerswet, ook verdovende middelen en geneesmiddelen toegevoegd. De al te ruime en daardoor rechtsonzekerheid veroorzakende omschrijving “elk feit dat aan nalatigheid of luiheid te wijten is, alsook elke lichte tekortkoming ter zake van de orde of de scheepsdienst” werd weggelaten⁸.

De bepalingen die corresponderen met de artikelen 11 en 12 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.11 en II.7.34 van de Proeve) werden enigszins gemoderniseerd en waar zij voorheen enkel betrekking hadden op dronkenschap, werd ook een soortgelijke toestand ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen en geneesmiddelen toegevoegd.

Het aan of van boord brengen van voorwerpen of stoffen die in beslag kunnen worden genomen en het aan boord bij zich hebben van dergelijke voorwerpen of stoffen worden verboden, en bestraft, indien dit voor het schip kosten met zich kan meebrengen. Daarbij dient niet enkel gedacht te worden aan verdovende of hallucinaties verwekkende stoffen maar ook aan verboden voorwerpen zoals ruw ivoor of beschermde exotische dieren en in sommige landen alcoholische dranken. De gezagvoerder moet deze stoffen of voorwerpen in beslag nemen om die in de eerste haven aan de bevoegde overheid te bezorgen. Onder de gelding van artikel 17 van de wet van 5 juni 1928 mocht hij die stoffen over boord gooien, maar bij een latere vervolging stelde zich dan een bewijsprobleem. Daarom wordt voorgesteld dat de gezagvoerder die zaken in verzekerde bewaring moet nemen.

In de bepalingen die corresponderen met de artikelen 17 en 18 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.15 en II.3.16 van de Proeve) worden de begrippen scheepseigenaar en reder gehanteerd overeenkomstig de algemene definities in de Proeve van Belgisch

⁷ *Parl.St.* Senaat 1926-27, nr. 153, 2.

⁸ Daarmee wordt een aanbeveling uit de rechtsleer gevolgd: zie Libert, H., “Het maritieme arbeidsrecht na een hopelijk spoedige wederinvlagging”, in X., *Liber Amicorum Roger Roland*, Gent, Larcier, 2003, (319), 326, nr. 7.

Scheepvaartwetboek (zie art. I.4). Het in deze artikelen beschermde belang is het vermijden van kosten of andere hinder voor de scheepseigenaar en de reder.

Artikel 24 van de wet van 5 juni 1928 werd geherformuleerd om de bepaling af te stemmen op de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. II.3.20 van de Proeve). Wat verboden wordt, en strafbaar gesteld, is niet zozeer het verbreken van de arbeidsovereenkomst – dat is een contractuele kwestie die wordt geregeld door voornoemde Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 – maar wel het feit dat de gezagvoerder zijn schip reeds onrechtmatig zou verlaten terwijl zijn arbeidsovereenkomst nog loopt.

Artikel 27 van de wet van 5 juni 1928 was ten overvloede opgenomen. Artikel 26 geldt voor alle opvarenden, in welk begrip luidens de definities reeds de officieren inbegrepen waren. Een uitdrukkelijke bevestiging dat de regel ook op officieren van toepassing is, werd in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen in de met artikel 26 van de wet van 5 juni 1928 corresponderende bepaling (art. II.3.21 van de Proeve).

Artikel 41 van de wet van 5 juni 1928 werd licht geherformuleerd (art. II.3.29 van de Proeve), als aanpassing aan het begrippenapparaat van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek: de “eigenaar” wordt de “scheepseigenaar”.

Artikel 43 van de wet van 5 juni 1928 vormde de tenuitvoerlegging in het interne recht van het inmiddels achterhaalde IAO-verdrag nr. 9 van 10 juli 1920 betreffende de plaatsing van zeelieden. Inmiddels wordt het plaatsen van zeelieden met winstoogmerk niet langer verboden, en bestaan er normen om de particuliere wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden te reguleren. Het verbod en de strafbaarstelling van deze activiteiten dient dan ook niet te worden behouden.

Door het gewijzigde artikel 44, § 2 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.30, § 3 van de Proeve) wordt ook het verzwijgen van de aanwezigheid van verstekelingen verboden, en – in het boek inzake handhaving – strafbaar gesteld.

De bepalingen betreffende de behandeling van verstekelingen, die niet het karakter van een verbodsbepaling hebben, werden overgebracht naar een afzonderlijke titel 4 over verstekelingen. Dat is o.m. het geval met artikel 44, § 4 van de wet van 5 juni 1928, dat meteen werd aangepast aan Norm 4.5.1 van de vigerende versie van de Bijlage bij het Verdrag van Londen van 9 april 1965 inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee (FAL-Verdrag) (art. II.3.53). Deze wijziging sluit bovendien aan bij de Bijlage bij de IMO-Resolutie MSC.312(88) van 2 december 2010 (de 'Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases'). Zoals de Toelichtende Handleiding bij het verdrag uiteenzet, hebben de nationale wetgevers de vrijheid om aan de desbetreffende norm uitvoering te geven. Tewerkstelling van een (ter zake meestal onopgeleide) verstekelingen brengt veelal risico's op ongevallen met zich en is ook voor de scheepsexploitant niet interessant. Anderzijds belet de aangehaalde Norm van het FAL-Verdrag niet dat de verstekeling werk verricht op vrijwillige basis..

Artikel 45 van de wet van 5 juni 1928 is redactioneel verbeterd (art. II.3.54 van de Proeve). In het gewijzigde artikel 45, § 1 wordt ook de plaatselijke buitenlandse overheid vermeld. Deze vermelding geldt uiteraard onverminderd de ter plekke geldende regelgeving. In de met artikel 45, § 2, lid 2 overeenstemmende bepaling is de verwijzing naar het Brussels

Verstekelingenverdrag van 10 december 1957 geschrapt omdat dit verdrag na meer dan een halve eeuw nog steeds niet internationaal in werking is getreden en het dat waarschijnlijk nooit meer zal doen. Dientengevolge biedt dit verdrag geen pertinente basis ter selectie van een ontschepingshaven.

In het gewijzigde artikel 45*bis*, § 1 wordt het recht van de scheepseigenaar om de gedragen kosten te verhalen op de Staat waarvan de verstekeling onderdaan is, expliciet vermeld (art. II.3.55, § 1 van de Proeve). Dit recht wordt erkend door het (weliswaar niet in werking getreden) Verstekelingenverdrag van 10 oktober 1957. Het valt niet uit te sluiten dat het dergelijk recht ook kan worden uitgeoefend tegenover niet-Verdragstaten.

Ofschoon sommigen van dergelijke toevoeging voorstander zijn, is aan de met artikel 46 corresponderende bepaling (art. II.3.31 en II.3.56 van de Proeve) vooralsnog geen procedureregeling toegevoegd die de scheepvaartpolitie ertoe verplicht aan de verstekeling die geen verlof tot ontscheping krijgt, een beslissing te betekenen die hij of zij vervolgens in rechte kan aanvechten. Mochten internationale ontwikkelingen daartoe nopen kunnen later wijzigingen in die zin worden aangebracht in de vreemdelingenwetgeving. Ook in Nederland wordt deze materie geregeld in de vreemdelingenwetgeving. Wat België betreft valt te wijzen op het voorstel om een Migratiewetboek tot stand te brengen.

Artikel 47 van de wet van 5 juni 1928 werd licht geherformuleerd, onder andere omdat de formaliteit van het afmonsteren in 2007 werd afgeschaft (art. II.3.32 en II.3.33 van de Proeve).

De artikelen 52 tot 54 van de wet van 5 juni 1928 werden niet overgenomen, omdat deze bepalingen voor een deel overlappen met de voorschriften in de titels over scheepsveiligheid en over scheepvaartreglementering en de ermee samenhangende strafbaarstellingen, en voor het overige deel niet langer tot de federale materies behoren. De regels van politie over het verkeer op de Belgische waterwegen, waarvan de overtreding door deze artikelen werd strafbaar gesteld, behoren sinds de Zesde Staatshervorming tot de gewestbevoegdheden, en de strafbaarstelling van de niet-naleving van gewestelijke regelgeving behoort op grond van artikel 11 van de Bijzonder Wet tot Hervorming der Instellingen eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten. Ook artikel 54, dat de toepassing van de artikelen 52 en 53 uitbreidde tot de loods die zich schuldig zou maken aan de aldaar omschreven misdrijven, kan worden weggelaten aangezien de titels over scheepsveiligheid en over scheepvaartreglementering telkens een algemene strafbaarstelling bevatten, gericht tot eenieder die hun bepalingen en hun uitvoeringsbesluiten zou overtreden. Er is geen verantwoording gevonden om een basis te behouden voor Belgische strafvervolgingen louter wegens overtreding van vreemde scheepvaartreglementeringen.

Artikel 57 van de wet van 5 juni 1928, met betrekking tot de vernieling, beschadiging, verplaatsing of losrukking veroorzaakt van bakens, lichten of boeien of van enig ander toestel dat dient voor de veiligheid van de scheepvaart, is weggelaten omdat het regelen van de gevolgen, inclusief de strafbaarstelling, van dergelijke feiten behoort tot de bevoegdheid van de gewesten inzake de waterwegen en hun aanhorigheden en inzake de bebakeningsdiensten van en naar de havens te behoren. Ook het plaatsen van bakens op zee behoort tot de gewestelijke bevoegdheid behoren. Dat wordt bevestigd in artikel 6, § 1, X, tweede lid van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen.

In de bepalingen die corresponderen met artikel 59 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.40 tot II.3.42 van de Proeve) werd de laatste bijzin weggelaten. Een verbod op, en strafbaarstelling van inbreuken op “de wetten en verordeningen betreffende de zeevaart, waaraan geen bijzondere sancties verbonden zijn” lijkt al te algemeen om de toetsing aan het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel te kunnen doorstaan. Ook de bepaling m.b.t. de overtredingen van de artikelen 61, 63 en 64 van de Zeewet werd grondig aangepast. Het behouden van de bestraffing van de niet-naleving van artikel 63 van de Zeewet is niet zinvol, daar de specifieke bepalingen die de verplichting om de boorddocumenten aan boord te hebben zelf reeds in sanctionering voorzien (zie art. art. II.1.9, § 1, II.1.27 en II. 1.45, § 2, en wat betreft de sancties art. II.7.15, § 1, II.7.17, 1° en II.7.20, 2°)⁹. De verplichtingen van de kapitein om in bepaalde omstandigheden of bepaalde vaarwateren persoonlijk aanwezig te zijn, zoals voorgeschreven in artikel 64 van de Zeewet, werd in het privaatrechtelijke deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet als dusdanig overgenomen. In zoverre dergelijke verplichting behoort te gelden, wordt zij geacht voort te vloeien uit de algemene norm van het goed zeemanschap¹⁰. Artikel 61 van de Zeewet, houdende voorschriften over het scheepsdagboek, werd niet in het privaatrechtelijke deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen. Hoewel deze verplichtingen aanvankelijk private belangen dienden, hebben zij thans een duidelijk publiekrechtelijk karakter¹¹. De specifieke verplichtingen en gedetailleerde voorschriften kunnen worden opgenomen in koninklijke besluiten¹². Het verbod van en de strafbaarstelling van inbreuken zijn in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek behouden, zij het als een op zichzelf staande bepaling in plaats van een verwijzing naar de Zeewet. De strafbaarstelling van de overtreding van de artikelen 59, 60, 86, 87, 988 en 998 van het Burgerlijk Wetboek werd, op de correctie van een foutieve verwijzing naar artikel 61 in plaats van 60 en de vervanging van de verwijzing naar de artikelen “988 en 998” door “988 tot 998” na, ongewijzigd behouden.

In de bepaling die correspondeert met artikel 61 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.44 van de Proeve) werd het begrip monsterboekje vervangen door zeemansboek, zodat de bepaling voortaan is afgestemd op de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

De bepaling die correspondeert met artikel 65 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.47 van de Proeve) werd grondig gewijzigd, nu de verouderde artikelen van de Zeewet waar dit artikel naar verwees in het privaatrechtelijke deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet werden overgenomen. Enkel het verbod op, en de strafbaarstelling van het zonder machtiging verkopen van het schip werd behouden.

De bepaling die correspondeert met artikel 67, eerste lid van de wet van 5 juni 1928 (art. II.3.50, eerste lid van de Proeve) wordt niet langer mede van toepassing verklaard op de loods. In zoverre de bepaling de wijze van uitvoering van de loodstaken regelde, kon zij immers worden geacht een gewestmaterie te betreffen.

Artikel 84, tweede lid, artikel 85 en artikel 86 van de wet van 5 juni 1928 werden niet overgenomen. Het betrof immers de inhouding van loon of wedde, wat als tuchtstraf is vervangen door een geldboete (zie nader hieronder).

Titel 4 – Verstekelingen

⁹ Zie ook Blauwboek 5, 98, nr. 5.105.

¹⁰ Zie Blauwboek 5, 145, nr. 5.186.

¹¹ Zie Blauwboek 5, 96, nr. 5.103.

¹² Zie inz. art. 152 e.v. van het Zeevaartinspectiereglement.

Zoals hierboven reeds toegelicht omvat deze Titel de bepalingen over verstekelingen die niet het karakter hebben van een verbodsbepaling. De verbodsbepalingen staan in de vorige titel. De hier uit het Tucht- en Strafwetboek overgenomen bepalingen zijn geactualiseerd zoals hierboven aangegeven.

BOEK 4 – SCHEEPVAARTVERKEER

Titel 1 – Algemene bepalingen

In zoverre het, overeenkomstig de geldende internationaalrechtelijke regels, tot de bevoegdheid van België behoort, en onverminderd de gelding van de toepasselijke internationaalrechtelijke en Unierechtelijke regels, wordt het scheepvaartverkeer in de zeegebieden geregeld in dit boek.

Paragraaf 2 van artikel II.4.1 verduidelijkt dat de hier opgenomen bepalingen geen afbreuk doen aan de bijzondere wettelijke regelingen waarin het rechtsregime van de diverse zeegebieden wordt geregeld. Voorts wordt bepaald dat geen afbreuk wordt gedaan aan de bepalingen van de wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water. Die bepalingen werden niet in het wetboek overgenomen omdat zij eerder betrekking hebben op de bescherming van erfgoed dan op de scheepvaart.

Titel 2 – Scheepvaartreglementering

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972.

Artikel 1 van voornoemde wet, dat louter de goedkeuring met het verdrag behelst, is niet overgenomen. Goedkeuringswetten met verdragen worden niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Zij blijven buiten de codificatie, maar behouden vanzelfsprekend hun werking.

De paragrafen 1 tot 3 van artikel 2 van de wet van 24 november 1975 werden niet overgenomen maar zijn, aangezien zij overlappen met de strekking van de bepalingen uit de wet van 18 februari 1969, verwerkt – en verduidelijkt – in de bepalingen omtrent de uitvoering van internationale verdragen en akten die in het eerste deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen.

Paragraaf 4 van artikel 2 van de wet van 24 november 1975 werd uitsluitend overgenomen in zoverre de bepaling betrekking heeft op de territoriale zee. Tot het regelen van de politie en scheepvaart in de Belgische wateren die met de zee in verbinding staan en voor zeeschepen toegankelijk zijn, zijn sinds de zesde staatshervorming de gewesten bevoegd.

De bepalingen van artikel 3 van de wet van 24 november 1975 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Titel 3 – Opvang van bijstandbehoevende schepen

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven.

Titel 4 – Wrakverwijdering

De ruiming van wrakken wordt momenteel geregeld in hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Deze regeling staat ook bekend als de ‘Wrakkenwet’.

Sinds de Zesde Staatshervorming behoren niet alleen de “waterwegen en hun aanhorigheden”, “het juridisch stelsel van de land- en waterwegen” en de “havens en hun aanhorigheden”, maar ook “de regels van politie over het verkeer op waterwegen” tot de gewestbevoegdheden. Daaruit volgt dat de verwijdering van wrakken in de binnenwateren, niet langer tot de federale bevoegdheden behoort.

Op 18 mei 2007 is te Nairobi het IMO-WRC-Verdrag ondertekend. Met dit verdrag werd ingestemd bij de Wet van **XX XXXXX 2016**. Dit verdrag is uit zichzelf van toepassing in de exclusieve economische zone van de Verdragspartijen, maar kan op basis van een nationale beslissing ook op de territoriale zee worden toegepast. België heeft er vooralsnog niet voor geopteerd dit te doen en in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt evenmin in dergelijke uitbreiding voorzien, hoofdzakelijk omdat de bestaande Wrakkenwet de bevoegdheden van de overheid beter uitwerkt. Overigens oefent de kuststaat krachtens het VN-Zeerechtverdrag over de territoriale zee soevereiniteit uit en beschikt hij derhalve over een voldoende internationaalrechtelijke rechtsgrond voor een nationale regeling voor het verwijderen van wrakken zoals in het bestaande hoofdstuk V van de voormelde wet van 11 april 1989.

De regels en de overheidsbevoegdheden die het WRC-Verdrag vaststelt, worden in het raam van de bevoegdheidsverdeling in de federale staatsstructuur beschouwd als van gemengde aard. Derhalve zal de implementatie van het verdrag in het nationale recht niet uitsluitend via in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen wetsbepalingen verlopen.

Ingevolge bovenvermelde uitgangspunten omvat de hier voorgestelde nieuwe regeling dan ook twee luiken: een over de verwijdering van wrakken en andere zaken in de territoriale zee, en een over de verwijdering van wrakken en andere zaken in de exclusieve economische zone.

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

In de bepalingen die corresponderen met de Wrakkenwet kan de “overheid” niet langer worden gedefinieerd als “de openbare overheid of haar gemachtigde zoals vermeld in het politie- of scheepvaartreglement voor de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee” (art. 12, 3° W. 11 april 1989). Niet alleen strekken de bepalingen zich, zoals uiteengezet, niet langer uit tot de waterwegen en havens, maar voorts werd het toepassingsgebied van de bepalingen van de Wrakkenwet uitgebreid tot de exclusieve economische zone door de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België¹³; in de exclusieve economische zone geldt geen in het interne recht voorkomend politie- of scheepvaartreglement. Derhalve werd ervoor geopteerd om een nieuwe, meer algemene definitie van het begrip overheid in te voeren. Dientengevolge werd ook in de bepaling die

¹³ *Parl.St.* Kamer 1997-98, nr. 1695/1, 2, 6 en 47.

correspondeert met artikel 17, § 1 van de wet van 11 april 1989 (zie art. II.4.12 van de Proeve) de verwijzing naar “de politie- of scheepvaartreglementen vermeld in artikel 12, 3^o” weggewerkt.

In de bepaling die correspondeert met artikel 14, eerste lid van de wet van 11 april 1989 (art. II.4.15, § 1, laatste lid van de Proeve) werd voor de goede orde verduidelijkt dat de mogelijkheid van de overheid om ambtshalve maatregelen te nemen geen afbreuk doet aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar. Het spreekt voor zich dat de verwijderingsverplichting van de eigenaren door het ambtshalve optreden van de overheid niet vervalt. Dit was ook reeds onder de wet van 11 april 1989 de enige ernstig verdedigbare interpretatie.

In de bepaling die correspondeert met artikel 14, derde lid van de wet van 11 april 1989 (art. II.4.15, § 2 van de Proeve) werd, voor de bepaling van de wijze van bekendmaking van het besluit van de overheid om ambtshalve maatregelen te nemen, de verwijzing naar het toepasselijke politiereglement weggelaten. In het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust wordt de wijze van bekendmaking van dergelijk besluit niet bepaald. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt bepaald dat het besluit “op een passende wijze” wordt bekendgemaakt. Dit geeft de bevoegde autoriteit de mogelijkheid om de wijze van bekendmaking te kiezen in functie van de concrete omstandigheden. Dit sluit naadloos aan bij het daarop volgende lid, dat bepaalt dat deze bekendmaking achterwege kan worden gelaten “in spoedgevallen waarover de overheid oordeelt”.

Artikel 16 van de wet van 11 april 1989 werd overgenomen in licht aangepaste vorm (art. II.4.17 van de Proeve)

Ook artikel 17 van de wet van 11 april 1989 werd eveneens in licht aangepaste vorm behouden (art. II.4.18 van de Proeve). Het creëert de mogelijkheid voor de overheid om het wrak, de gezonken tuigen of de voorwerpen in beslag te nemen en desgevallend te verkopen om er de gemaakte kosten mee te dekken.

De bepalingen van artikel 17, § 5 van de wet van 11 april 1989 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Artikel 18 van de wet van 11 april 1989, dat een aansprakelijkheidsbeperking ten voordele van de scheepseigenaar bevat, werd niet overgenomen. Artikel 10 van het WRC-Verdrag, dat weliswaar niet uit zichzelf van toepassing is op de territoriale zee, bepaalt dat het Verdrag geen afbreuk doet aan het recht op aansprakelijkheidsbeperking van de geregistreerde scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken, inz. op grond van het LLMC-Verdrag. Het LLMC-Verdrag laat toe dat Staten vorderingen i.v.m. wrakkenruiming (in brede zin) aan de toepassing van de algemene regels inzake aansprakelijkheidsbeperking onttrekken door het maken van een voorbehoud. België heeft dat gedaan maar tegelijk een afzonderlijk beperkingsregime ingevoerd in Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Dat regime laat de scheepseigenaar toe een afzonderlijk fonds te vormen, waarvoor andere limitatiebedragen gelden dan in het algemene stelsel van het LLMC-Verdrag.

Het Belgische beperkingsregime m.b.t. wrakkenruiming is niet langer adequaat.

Ten eerste liggen de erin opgenomen specifieke beperkingsbedragen voor wrakkenruiming lager dan de inmiddels herhaaldelijk verhoogde bedragen van het algemene aansprakelijkheidsregime. Dit benadeelt de betrokken overheden financieel en is trouwens geen aanmoediging om proactief om te gaan met risicoschepen. Daarenboven is vastgesteld dat sommige bergingen bijzonder hoge onkosten met zich kunnen brengen. Zo is de kost van het bergen van het cruiseschip Costa Concordia aan de Italiaanse kust naar verluidt opgelopen tot ca. 1,5 miljard euro.

De wetgevingspraktijk van de Staten in deze materie is ver van uniform te noemen. Duitsland heeft een systeem waarbij voor wrakkenruiming een afzonderlijk fonds moet worden gevormd, dat wordt berekend volgens de regels voor zaakschade en dat alleen voor kosten van wrakkenruiming is bestemd (§ 612 van het herziene Handelsgesetzbuch). Dit is in wezen ook wat de Nederlandse wetgeving bepaalt (art. 8:755.1 van het Burgerlijk Wetboek). Frankrijk heeft eveneens een (weliswaar ambigu) voorbehoud bij het LLMC-Verdrag gemaakt en ingevolge Franse cassatierechtspraak (arrest van 11 juli 2006) is het nu duidelijk dat voor wrakkenruiming geen aansprakelijkheidsbeperking geldt. Het Verenigd Koninkrijk aanvaardt evenmin dergelijke beperking. Ingevolge de Merchant Shipping Act 1995 (paragraaf 3 van Part II van Schedule 7) zou een dergelijke beperking alleen kunnen worden ingevoerd nadat een fonds in het leven is geroepen dat havenautoriteiten compensatie zou bieden. Dat laatste is niet gebeurd en is ook niet te verwachten. Luxemburg heeft i.v.m. wrakkenruiming geen voorbehoud bij het LLMC-Verdrag geformuleerd, allicht omdat de hele hypothese in dat land niet relevant is. Japan is een ander land dat geen beperking toelaat. De belangrijkste vaststelling is dat twee van onze buurlanden een apart beperkingsfonds voor wrakkenruiming kennen, en twee andere elke beperking uitsluiten.

Anders dan de Belgische wetgever in 1989 overwoog, heeft de (eventuele) beperkingsregeling m.b.t. wrakkenruiming geen impact meer op de concurrentiepositie van de havens. In de huidige goede verzekeringspraktijk zijn de kosten van wrakkenruiming immers begrepen in de standaard P&I-dekking waarover alle bona fide reders beschikken. Deze dekking is hoog genoeg om de werkelijke kosten van de verwijdering van een wrak te dekken en overschrijdt ruim de limieten van het LLMC-Verdrag.

Verder gaf het bestaan van een beperking van de aansprakelijkheid aanleiding tot onduidelijkheid over de primaire plicht van de eigenaar om het wrak te ruimen. Het is bovendien onbillijk om een eigenaar die zijn wrak niet verwijdert, hoewel dat vereist is, het recht te geven om zijn aansprakelijkheid voor de kosten te beperken indien de overheid ambtshalve het wrak verwijdert, terwijl een eigenaar die zelf het wrak verwijdert voor de gehele kost zou instaan. De ongelimiteerde aansprakelijkheid verhindert bovendien niet dat de scheepseigenaar de kosten van de wrakverwijdering terugvordert van diegene die het ongeval heeft veroorzaakt.

Om de hierboven vermelde redenen is het dus niet meer gerechtvaardigd de beperking te behouden.

Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen ingewerkt van het WRC-Verdrag.

Hiertoe is besloten om drie redenen:

1° het WRC-Verdrag omschrijft de bevoegdheden van de overheid, welke verder dienen te worden uitgewerkt in meer precieze nationale bepalingen;
2° verschillende bepalingen van het verdrag dragen de Verdragspartijen uitdrukkelijk op wetgevende bepalingen aan te nemen;
3° hoewel de regels betreffende aansprakelijkheid kunnen worden geacht rechtstreekse werking te bezitten, komt het, in het licht van een algemene m.b.t. de privaatrechtelijke verdragsregelingen (waarmee het WRC-Verdrag overigens nauw verbonden is en waarnaar het op diverse plaatsen verwijst) genomen optie, wenselijk voor ook die bepalingen in het wetboek te integreren (zie desbetreffend Blauwboek 1).

De bepalingen van hoofdstuk 1 worden echter mede van toepassing gemaakt op in de exclusieve economische zone gezonken tuigen en voorwerpen die niet afkomstig zijn van een schip en die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het mariene milieu (art. II.4.33). Een gezonken tuig of voorwerp kan door zijn locatie een gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart en een risico op verontreiniging met zich brengen. Het VN-Zeerechtverdrag biedt een internationaalrechtelijke rechtsgrond voor het optreden van de kuststaat in zijn exclusieve economische zone met het oog op het voorkomen van verontreiniging van het marien milieu.

Titel 5 – Onderzoek van scheepvaartongevallen

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen.

De bepalingen van artikel 34 van de wet van 2 juni 2012 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

In het licht van een arrest van het Grondwettelijk Hof werden voorts een aantal wijzigingen doorgevoerd aan de artikelen 3, 14/1, 15, 15/1, 16 en 34/1.

BOEK 5 – BEVEILIGING

In dit boek werden bepalingen verwerkt van de Wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en de Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij.

Titel 1 – Maritieme beveiliging

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de Wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging.

De bepalingen van de artikelen 25, 26 en 28 van de Wet van 5 februari 2007 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Titel 2 – Piraterij

In deze titel werden de kernbepalingen verwerkt van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

Een deel van de bepalingen van artikel 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, de bepalingen van de artikelen 5, 5/1 en 6 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, evenals de bepalingen van de artikelen 2 en 3 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Artikel II.5.26, § 3 beoogt feiten die in elders dan op volle zee worden gepleegd worden en met daden van piraterij vergelijkbaar zijn, zoals gewapende overvallen. In dit verband valt te verwijzen naar de resoluties 1816, 1838, 1846 en 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties die respectievelijk op 2 juni, 7 oktober, 2 en 16 december 2008 werden aangenomen en die zowel “daden van piraterij” als “gewapende overvallen” gepleegd op volle zee en in de Somalische territoriale wateren veroordeelden. De wetsbepaling werd verbeterd ten einde de hypothese te dekken van een beslissing van de Veiligheidsraad of van het akkoord van de kuststaat om een dwingende actie anders dan op volle zee te rechtvaardigen.

Door artikel II.5.27, § 1 wordt een algemeen verbod om piraterij te plegen ingevoerd.

Titel 3 – Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij.

Artikel II.5.29 verduidelijkt dat de bepalingen van dit boek geen afbreuk doen aan de gelding van (inz. hoofdstuk IIIter van) de Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, houdende “Bijzondere bepalingen betreffende de maritieme veiligheidsondernemingen”. Die bepalingen werden niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen omdat zij niet louter tot doel hebben de scheepvaart te regelen, maar tevens een belangrijke component van toegang tot een deel van de markt van de bewakings- en beveiligingsdiensten behelzen. Zij hangen nauw samen met de overige bepalingen van de private en bijzondere veiligheidswet, en bevatten diverse kruisverwijzingen naar die bepalingen. Vanuit dat opzicht is het wenselijk om die bepalingen in de Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheidswet te behouden.

De overgangsbepaling die was opgenomen in artikel 31 van de wet van 16 januari 2013, en die een beroep op een maritieme veiligheidsonderneming mogelijk moest maken in afwachting van de inwerkingtreding van de besluiten voorzien bij hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, moet niet worden behouden. De bedoelde uitvoeringsbesluiten zijn inmiddels immers aangenomen en in werking getreden.

BOEK 6 – MARIEN MILIEU

In dit boek werden de bepalingen van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen (de zgn. ‘MARPOL-Wet’) verwerkt.

Artikel II.6.3, § 2 verduidelijkt dat de bepalingen van dit boek geen afbreuk doen aan de gelding van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter

organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

Artikel 28 van de Wet van 6 april 1995, m.b.t. de onderzoeken van scheepsvoorvallen die een verontreiniging van de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone hebben veroorzaakt of hadden kunnen veroorzaken, met de bedoeling aanbevelingen te formuleren over hoe ze in de toekomst kunnen worden voorkomen, werd niet overgenomen. Deze bevoegdheid, die werd opgedragen aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, valt immers volledig samen met de hierboven besproken taken van de FOSO.

De bepalingen van de artikelen 13 tot 27 en de artikelen 29 tot 35 van de Wet van 6 april 1995 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Artikel 38 van de Wet van 6 april 1995 werd niet overgenomen omdat de daarin vervatte machtiging aan de Koning voortaan deel uitmaakt van de meer algemene machtigingsbepalingen omtrent de uitvoering van internationale verdragen en akten, die zijn opgenomen in het eerste deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

BOEK 7 – HANDHAVING

Titel 1 – Sancties

De bestaande bepalingen m.b.t. de bestraffing van inbreuken op de wetten en uitvoeringsbesluiten op het gebied van de scheepvaart zijn dispaaraat en ongecoördineerd. De sancties zijn onsamenhangend en onevenredig, waardoor ongelijke inbreuken soms met eenzelfde straf worden gesanctioneerd of gelijkaardige inbreuken met een zeer verschillende straf. Bijgevolg was er nood aan een grondige stroomlijning van het sanctieapparaat, waarbij ook het gebruik van administratieve sancties, hetzij uitsluitend, hetzij als alternatief voor strafrechtelijke sanctionering, omwille van de vlottere procedure en de potentieel hogere vervolgingsgraad in aanmerking diende te worden genomen.

Bij deze hervorming kon uitvoerig worden geput uit de ervaring die werd opgedaan bij de ontwikkeling van het Sociaal Strafwetboek. Ook in die context wordt gewerkt met een beperkt aantal niveaus van bestraffing naargelang de ernst van de inbreuk. Het laagste niveau wordt uitsluitend administratief bestraft. De daarop volgende niveaus worden strafrechtelijk bestraft, maar kunnen, indien het Openbaar Ministerie besluit om niet te vervolgen, alsnog met een administratieve geldboete worden gesanctioneerd. Hoe hoger het niveau van de straf (en de ernst van het misdrijf), hoe hoger de kans wordt dat het Openbaar Ministerie een gerechtelijke vervolging zal aanvaarden. Bijgevolg zullen de administratieve geldboetes van de hoogste niveaus allicht weinig worden toegepast. Desondanks blijven zij als terugvaloptie behouden.

Voorts werden de diverse strafbaarstellingen van de diverse in het eerste en tweede deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen wetten in deze titel van de Proeve overgenomen, zij het dat de strafmaat ingevolge de hierboven becommentarieerde stroomlijning van het sanctieapparaat werd aangepast.

In artikel II.7.66, 2°, dat gebaseerd is op artikel 45*bis*, § 4 van de wet van 5 juni 1928 “houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij”, werd expliciet een strafbaarstelling opgenomen m.b.t. het afvaren

niettegenstaande een verdaging door de scheepvaartpolitie van de afvaart van een schip totdat een borg is gesteld voor de kosten van onderhoud, terugzending of repatriëring van een verstekeling.

De in de artikelen II.7.69 en II.7.70 voorgeschreven straffen geven uitvoering aan het WRC-Verdrag. De bepalingen vestigen de Belgische extraterritoriale jurisdictie voor inbreuken in vreemde exclusieve zones door schepen die de Belgische vlag voeren.

Artikel 22bis, § 1 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie bevatte een strafbaarstelling van “de overtredingen op de bepalingen van de besluiten genomen in uitvoering van hoofdstuk III”. Welke misdrijven daarmee precies werden bedoeld, was niet onmiddellijk uit de wettekst af te leiden. De wetshistoriek leert dat het relevante voorontwerp van wet oorspronkelijk een strafbaarstelling bevatte van “de overtredingen van de besluiten die genomen werden bij toepassing van artikel 21bis van deze wet alsook de niet naleving van de politiemaatregelen getroffen krachtens artikel 18, 5° van deze wet”, waarbij artikel 21bis een machtiging behelsde om de nadere regels inzake de grenscontrole aan de maritieme buitengrens vast te stellen, en artikel 18, 5° een deel van de politie te water omschreef als volgt:

het nemen van alle noodzakelijke maatregelen van bestuurlijke politie in het raam van de politie te water. Deze maatregelen worden genomen door de door de Koning aangewezen overheid van de federale politie.

De Raad van State bekritiseerde de ontworpen bepaling op grond van het beginsel van de wettelijkheid van de straffen, en stelde dat de maatregelen van bestuurlijke politie die kunnen worden genomen, nauwkeurig dienden te worden omschreven in de ontworpen wet of in een koninklijk besluit dat ter uitvoering ervan wordt vastgesteld¹⁴. In het wetsontwerp zelf werd de bepaling reeds aangepast naar een strafbaarstelling van “de overtredingen op de bepalingen van hoofdstuk III en de bepalingen van de besluiten genomen in uitvoering van datzelfde hoofdstuk”, en vervolgens werd een amendement aangenomen, wat de huidige wettekst bevatte. Het amendement werd gemotiveerd als volgt:

Het zijn de overtredingen op de bepalingen ter uitvoering van hoofdstuk III van de wet die moeten worden gestraft en, in het bijzonder, deze ter uitvoering van het nieuwe artikel 21bis. Hoofdstuk III op zich bevat trouwens geen misdrijf¹⁵.

Naast inbreuken op de besluiten ter uitvoering van artikel 21bis lijken ook inbreuken op artikel 14 in aanmerking te komen voor strafbaarstelling. Zoals uit de wetshistoriek blijkt, was dit evenwel niet de bedoeling van artikel 22bis, § 1. Voor het overige regelt hoofdstuk III van de wet van 3 mei 1999 slechts de taken en bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de scheepvaartpolitie.

Om de begrijpelijkheid te bevorderen, werd de bepaling van artikel 22bis, § 1 van de wet van 3 mei 1999 overgenomen in gewijzigde vorm (art. II.7.78, § 1 van de Proeve). De bedoelde inbreuken worden nu preciezer in de wettekst aangeduid.

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

¹⁴ Parl.St. Kamer 2003-04, nr. 1245/1, 8 en 12-13.

¹⁵ Parl.St. Kamer 2003-04, nr. 1245/2, 1.

Deze titel bevat logisch gestructureerde, en ten opzichte van de bestaande wetgeving aanzienlijk beter omkaderde wetsbepalingen met betrekking tot de vaststelling van inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek.

In deze titel zijn o.m. de op de scheepvaart betrekking hebbende bepalingen van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie verwerkt.

Ten eerste betreft het de bepalingen over de Scheepvaartcontrole, een gespecialiseerde dienst binnen de overheidsadministratie die instaat voor de administratieve en technische controle van zeeschepen, onder meer op het vlak van scheepsbouwkundige voorschriften, het voorkomen van verontreiniging en de bemanningsvoorschriften. De toezichthouders van de Scheepvaartcontrole worden scheepvaartcontroleurs genoemd (zie art. I.2 en de daarbij hoger al gegeven toelichting).

Ten tweede betreft het bepalingen over de politie te water. De politie te water heeft betrekking op daadwerkelijke politietaken, en wordt uitgeoefend door een onderdeel van de federale politie, met name de scheepvaartpolitie. Ofschoon dit onderdeel van de taken van de federale politie niet uitsluitend de scheepvaart aangaat, dient te worden vastgesteld dat de uitoefening van politiebevoegdheden ten aanzien van schepen veruit het belangrijkste onderdeel vormt van de politie te water. Derhalve is het verantwoord dat de materie in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgenomen.

De bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole voor het aan- en afmonsteren en de opmaak van monsterrollen werd niet in artikel II.7.81 overgenomen, aangezien die formaliteiten reeds in 2007 werden afgeschaft en werden vervangen door een verplichte verzending van een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan de Scheepvaartcontrole. De inontvangstname van die arbeidsovereenkomsten werd derhalve als nieuwe bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole ingeschreven. In de lijst van bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole werd ook de controle op de naleving van de wettelijke of reglementaire bepalingen inzake het voorkomen van verontreiniging uitdrukkelijk toegevoegd.

De omschrijving van de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole werd voorts uitgebreid met tal van meer specifieke toezichtsbevoegdheden die her en der in de bestaande wetgeving waren opgenomen.

Het in artikel 14 van de wet van 3 mei 1999 vervatte voorschrift – m.n. de verplichting van kapiteins en schippers om aan de Scheepvaartcontrole alle wettelijke of reglementaire documenten voor te leggen die zij aan boord moeten hebben – lijkt veeleer thuis te horen in de wetten of reglementen die zelf de verplichting opleggen om de bedoelde documenten aan boord te hebben¹⁶, of eventueel in het op bepaalde vaarwateren toepasselijk politiereglement¹⁷. Het vaststellen van de tot de scheepvaart gerichte politiereglementen is, althans wat de binnenwateren betreft, sinds 2014 op grond van artikel 6, § 1, X, 10° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen te beschouwen als een gewestmaterie. Evenwel dient te worden vastgesteld dat dergelijk voorschrift niet in alle gevallen is terug te

¹⁶ Zie bijv. art. 13, § 2 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en art. 8 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting en art. 11, § 2 van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

¹⁷ Zie art. 1.10 van het Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk.

vinden in de materiële wetten en de politiereglementen¹⁸. Teneinde geen lacunes in de regelgeving te doen ontstaan, en om de mogelijkheid tot handhaving te vrijwaren, werd de inhoud van het voorschrift uit de wet van 3 mei 1999 toch overgenomen (art. II.7.89, § 8 van de Proeve).

Voorts werden in deze titel bepalingen opgenomen waarin de bevoegdheden van de scheepvaartcontroleurs in detail worden uiteengezet. Voor deze bepalingen werd inspiratie gehaald uit boek 1 van het recent ontwikkelde, helder gestructureerde en gebruiksvriendelijke Sociaal Strafwetboek. Deze bepalingen werden *mutatis mutandis* overgenomen, en aangevuld met de relevante bepalingen uit de diverse thematische wetten die in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen.

Verder werden in deze titel bepalingen opgenomen over andere toezichthouders dan de Scheepvaartcontrole en de Scheepvaartpolitie opgenomen (gezagvoerders, consulaire ambtenaren, enz.). Die bepalingen werden ofwel overgenomen uit de diverse thematische wetten die in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen, ofwel ontworpen in het raam van de implementatie van recente internationale of Europese regelgeving. Ten slotte werd een algemene machtiging aan de Koning verleend om andere ambtenaren met toezichts- en handhavingstaken te belasten.

In de bepaling die correspondeert met artikel 5 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.129) werd de bescherming van het mariene milieu als doelstelling van het door de kapitein uitgeoefende gezag toegevoegd. Voorts werd de formulering van de bepaling enigszins gemoderniseerd en verduidelijkt. Overeenkomstig de motivering hierboven, werd de mogelijkheid tot vrijheidsberoving expliciet vermeld.

In artikel II.7.131 werden de bepalingen overgenomen van de wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld. Deze bepalingen hebben een algemene draagwijdte. Zij betreffen niet uitsluitend de aanhouding of gevangenneming uit hoofde van scheepvaartmisdrijven of inbreuken op de scheepvaartregelgeving. Wegens hun belang voor de scheepvaartsector worden zij desondanks in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. De wetsbepalingen werden grondig herzien om ze moderner en inhoudelijk meer sluitend te maken.

Artikel II.7.137 verleent een aantal categorieën personeelsleden van de overheid bijzondere opsporings- en vaststellingsbevoegdheden met betrekking tot inbreuken op de bepalingen van de artikelen II.4.19 tot II.4.33 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten. Deze bepaling dient te worden beschouwd in het licht van de implementatie van het WRC-Verdrag.

In artikel II.7.138 werden een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de bepalingen van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, en dit naar aanleiding van een ingebrekestelling van de Europese Commissie. Zo wordt het aantal personen uitgebreid dat belast is met het toezicht op de naleving van Verordening (EG) Nr. 725/2004, alsook op de alhier overgenomen wetsbepalingen en de uitvoeringsbesluiten. Dit laat een

¹⁸ Zie bijv. het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (het zogenaamde “Kustreglement”) waar een dergelijke bepaling ontbreekt, en dit in tegenstelling tot het Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk.

betere verdeling van de werklast toe, en bevordert dat deze personen binnen hun respectieve opdrachten en bevoegdheden de beveiliging van schepen kunnen garanderen. Hierbij aansluitend werden in artikel II.7.81 de scheepvaartcontroleurs specifiek aangeduid voor het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op havenfaciliteiten.

Artikel 32, eerste lid, 3° van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen werd niet overgenomen. Binnen de huidige bevoegdheidsverdeling komt het strikt genomen immers niet langer aan de federale overheid toe om de taken van de havenkapiteins te regelen. Zoals de Raad van State in zijn arrest nr. 116.016 heeft geoordeeld, is de inrichting van de havenkapiteinsdienst een gewestelijke aangelegenheid.

Titel 3 – Vervolging van inbreuken

In deze titel werden bepalingen opgenomen m.b.t. de strafvervolging en de administratieve vervolging van inbreuken. Ook hiervoor werd inspiratie gehaald uit boek 1 van het recent ontwikkelde Sociaal Strafwetboek. De mogelijkheid om inbreuken op administratieve wijze te vervolgen, hetzij uitsluitend, hetzij als alternatief voor strafrechtelijke sanctionering, werd veralgemeend.

Naast algemene bepalingen over de vervolging van inbreuken, werden voor de vervolging van bepaalde soorten inbreuken bijzondere en aanvullende bepalingen opgenomen, die werden overgenomen uit de diverse thematische wetten die in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen. Zij betreffen de vervolging van scheepvaartmisdrijven, de vervolging van piraterij en de vervolging van misdrijven i.v.m. het marien milieu.

Zoals reeds hoger aangehaald, werden de bepalingen van de artikelen 73 en volgende van de wet van 5 juni 1928 “houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij”, in zoverre zij betrekking hadden op de scheepvaartmisdrijven, verwerkt in het Boek inzake handhaving.

In de bepaling die correspondeert met artikel 74 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.163 van de Proeve) wordt de residuaire bevoegdheid, voor het geval er geen andere territoriale aanknopingspunten zijn, opgedragen aan de strafrechtbanken van Antwerpen. De grotere vertrouwdheid van de Antwerpse rechtbanken met maritieme zaken verantwoordt deze keuze.

De artikelen 77, 78 en 79 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.130, §§ 1 tot 3 van de Proeve) werden licht geherformuleerd zonder een verschil in betekenis teweeg te brengen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 81 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.130, § 5 van de Proeve) werd gespecificeerd dat de processen-verbaal worden bezorgd aan de procureur des Konings van de thuishaven van het schip. Voorheen werd niet verduidelijkt aan welke procureur zij moesten worden gezonden. Enkele andere lichte herformuleringen beogen geen betekeniswijzigingen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 82 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.130, § 6 van de Proeve) werd de verwijzing naar “de bevoegde ambtenaar” weggelaten, nu hoe dan ook niet werd verduidelijkt over welke ambtenaar het ging.

De terminologie van artikel 83 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.166 van de Proeve) werd aangepast aan het begrippenapparaat van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

In de bepaling die correspondeert met artikel 87 van de wet van 5 juni 1928 (art. II.7.164 van de Proeve) werd de verwijzing naar artikel 21 van de voorafgaande titel van het wetboek van strafvordering weggelaten omdat zij geen toegevoegde waarde bood.

In de bepaling die correspondeert met artikel 2, § 5 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek (art. II.7.135, § 5 van de Proeve) werd, m.b.t. de geldigheidsduur van een voorlopig aanhoudingsbevel van een wegens daden van piraterij van zijn vrijheid beroofde persoon bepaald dat de gelding zich uitstrekt tot vierentwintig uur nadat de gedetineerde werd ontscheept op het grondgebied van het Rijk en ten hoogste een maand. Voorheen betrof het vierentwintig uur na de aankomst van de gedetineerde op het grondgebied van het Rijk, wat een te korte periode kon zijn wanneer het schip waarmee hij het Rijk wordt binnengebracht vóór de aankomst in de haven, maar wel reeds in de binnenwateren vertraging zou oplopen.

Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

In deze titel zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 30 juli 1926 “tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart”. De wet werd in 2014 nog grondig gemoderniseerd. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek werden de aanpassingen derhalve beperkt gehouden. Wel werden de bepalingen aangepast aan de hedendaagse spelling en woordkeuze.

De bestraffing van scheepvaarttuchtvergrijpen (tot heden geregeld in de wet van 5 juni 1928 “houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij”) is aan de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart toegevoegd. Aldus wordt het gehele tuchtregime voor de zeevaart op overzichtelijke wijze samengebracht. Onder meer gelet op de toegenomen communicatiemogelijkheden en de zorg voor de rechten van de verdediging, werd het algemeen als verouderd aangezien om de bevoegdheid om tuchtstraffen uit te spreken aan de kapitein (of de consul) toe te kennen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om de rechtspleging inzake de tucht op te dragen aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarbij alle waarborgen van een procedure voor een rechtscollege kunnen worden verleend. Aangezien de rechtsmacht, ook voor de gewone tuchtvergrijpen gepleegd door lagere bemanningsleden of passagiers, voortaan aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart toebehoort, is het niet langer verdedigbaar om de gewone tuchtvergrijpen, zoals vroeger behandeld in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, in afzonderlijke bepalingen te regelen.

De bepaling die correspondeert met artikel 1 van de wet van 30 juli 1926 (art. II.7.172. van de Proeve) werd aangepast. De opdracht om de oorzaken van de zeevaartongevallen welke de Belgische zeeschepen betreffen, op te sporen en vast te stellen, met het oog op het formuleren van aanbevelingen om ongevallen in de toekomst te vermijden, wordt voortaan uitgeoefend door de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). Die taak wordt bijgevolg niet langer vermeld in de omschrijving van de opdracht van de onderzoeksraad. Overigens bestaat er weinig gevaar dat de onderzoeken van de FOSO en de procedures voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zullen interfereren. In verband met de FOSO wordt immers uitdrukkelijk bepaald dat de rapporten van de FOSO en de veiligheidsaanbevelingen niet als bewijs in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure kunnen worden gebruikt en dat de veiligheidsaanbevelingen onder

geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of incident bepalen of de schuldvraag beantwoorden.

De andere taken worden duidelijker opgesomd: het betreft enerzijds de disciplinaire bevoegdheid over bemanningsleden van Belgische zeeschepen en het bestraffen van de scheepvaarttuchtvergrijpen *sensu stricto*, en anderzijds de andere opdrachten welke het Belgisch Scheepvaartwetboek en andere wetten aan de onderzoeksraad opdragen.

De bepaling die correspondeert met artikel 2 van de wet van 30 juli 1926 (art. II.7.173. van de Proeve) werd aangepast aan de ruimere bevoegdheid die de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in de toekomst zal vervullen. De raad zal immers niet langer alleen bevoegd zijn voor de tucht ten aanzien van de hogere officieren, maar zal in het kader van tuchtvervolgingen voortaan ook rechtsmacht hebben over hiërarchisch lagere bemanningsleden en passagiers.

Artikel 6 van de wet van 5 juni 1928, waarin in het algemeen de mogelijke sancties voor deze vergrijpen werden bepaald, werd opgenomen in het voorgestelde artikel II.7.2. Ter wille van de consistentie werd die bepaling ondergebracht in de Titel over de sancties. Vrijheidsbeneming bij wijze van tuchtsanctie, wat in de wet van 5 juni 1928 de enige tuchtsanctie was ten aanzien van passagiers, is naar hedendaagse normen moeilijk te verantwoorden. De inhouding van loon of wedde, wat in de wet van 5 juni 1928 in principe de tuchtsanctie was ten aanzien van bemanningsleden, werd door de rechtsleer bekritiseerd als mogelijk strijdig met het EVRM¹⁹. Derhalve wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek op eenvormige wijze geopteerd voor het opleggen van geldboeten als straf voor de scheepvaarttuchtvergrijpen. De scheepvaarttuchtvergrijpen zijn minder ernstige vergrijpen dan de scheepvaartmisdaden en –wanbedrijven, en de toepasselijke straffen zijn derhalve minder zwaar²⁰. Naast geldboeten blijven ook de waarschuwing, de vermaning en de schorsing of intrekking van diploma's of vergunningen als tuchtsanctie bestaan. Zij kunnen met een geldboete worden gecombineerd (zoals voorheen werd bepaald in artikel 7 van de wet van 30 juli 1926). Aan passagiers kunnen alleen geldboeten worden opgelegd.

Indien het schip, de opvarenden of de lading in gevaar werden gebracht wordt de minimale geldboete opgetrokken. Een gelijkaardige verhoging van de minimumsanctie figureerde ook in de wet van 5 juni 1928, maar betrof de gevallen waarin bepaalde vergrijpen op zee werden begaan. De achterliggende reden was eveneens dat het schip op dat ogenblik aan grotere gevaren blootstaat²¹. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het gevaar rechtstreeks als criterium ingeschreven.

Artikel 5 van de wet van 30 juli 1926 werd ontdaan van een aantal overbodige en voor de hand liggende bepalingen (art. II.7.173, § 2 van de Proeve).

Artikel 13, derde lid van de wet van 30 juli 1926 werd geactualiseerd, met een verwijzing naar de in art. I.2 gedefinieerde “Minister” (art. II.7.179, § 3 van de Proeve).

¹⁹ Zie Libert, H., “Het maritieme arbeidsrecht na een hopelijk spoedige wederinvlagging”, in X., *Liber Amicorum Roger Roland*, Gent, Larcier, 2003, (319), 326-327, nr. 8.

²⁰ Men dient voor ogen te houden dat de strafrechtelijke geldboeten, in tegenstelling tot de tuchtrechtelijke geldboeten nog met de opdécimes dienen te worden verhoogd. In de huidige stand van de wetgeving worden zij, op grond van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdécimes op de strafrechtelijke geldboeten, vermenigvuldigd met zes.

²¹ *Parl.St.* Senaat 1925-26, nr. 237, 4.

Artikel 16, zesde lid van de wet van 30 juli 1926 werd taalkundig geactualiseerd. De verwijzing naar het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij werd gesupprimeerd (art. II.7.182, §8 van de Proeve).

Artikel 17 van de wet van 30 juli 1926 werd grondig gemoderniseerd (art. II.7.189 en II.7.190 van de Proeve). Het bepaalt voortaan dat indien de bevoegde overheid een proces-verbaal opmaakt over feiten die tot de bevoegdheid van de Onderzoeksraad behoren, er een afschrift dient toegezonden te worden aan de Rijkscommissaris. Die bevoegde overheid zal in de praktijk ofwel de Scheepvaartpolitie ofwel de Scheepvaartcontrole zijn. De mogelijkheid wordt gecreëerd voor de Rijkscommissaris om aan de verbaliserende overheid bijkomende inlichtingen te vragen.

In de artikelen 18 en 19 van de wet van 30 juli 1926 werden terminologische aanpassingen doorgevoerd (art. II.7.183 van de Proeve).

Vooraan de bepalingen over de rechtspleging werden de bepalingen van artikel 76 van de wet van 5 juni 1928 opgenomen, zij het grondig herwerkt in het licht van het feit dat de tuchtstraffen door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden uitgesproken. Naast een vermelding in het scheepsdagboek, maakt de gezagvoerder van de feiten een proces-verbaal op, dat vervolgens via de scheepseigenaar of reder aan de onderzoeksraad wordt gezonden. De gezagvoerder en de betrokkene worden door de onderzoeksraad opgeroepen om te worden gehoord.

Artikel 36, tweede lid van de wet van 30 juli 1926 werd geactualiseerd (art. II.7.201, § 2 van de Proeve).

De formulering van artikel 39, § 2 van de wet van 30 juli 1926 werd vereenvoudigd, zonder inhoudelijke wijzigingen teweeg te brengen (art. II.7.203, § 2 van de Proeve).

In artikel 44 van de wet van 30 juli 1926 werden terminologische aanpassingen doorgevoerd (art. II.7.206, §§ 1 en 2 van de Proeve).

Artikel II.7.207 betreft de verjaring. De verjaring van de scheepvaarttuchtvergrijpen, zoals vroeger vermeld in de wet van 5 juni 1928, werd van zes maanden op twaalf maanden gebracht, in het licht van de nieuwe procedure waarbij de straf niet langer door de gezagvoerder, de consul of de Scheepvaartcontrole wordt opgelegd maar door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. In artikel 46 van de wet van 30 juli 1926 was die termijn van twaalf maanden reeds voorzien. De verjaring van de tuchtstraffen, die enkel ten aanzien van de opgelegde geldboeten relevant is, werd op een jaar behouden. De desbetreffende bepaling werd uit artikel 87 van de wet van 5 juni 1928 overgeheveld.

In artikel 54 van de wet van 30 juli 1926 werd de verwijzing naar de “Vlaamsche taal” vervangen door “de Nederlandse taal” (art. II.7.208 van de Proeve).

De bepalingen van artikel 21, derde lid, artikel 25, tweede en derde lid en de artikelen 47 tot 52 van de wet van 30 juli 1926 werden verwerkt in het Boek inzake handhaving.

Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

In deze titel worden nieuwe wetsbepalingen ingevoegd ter implementatie van sommige bepalingen van verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) Nr. 2006/2004. Een aantal eerder beperkte aspecten worden door deze verordening overgelaten aan het nationale recht. De voorgestelde bepalingen geven hieraan invulling.

Titel 6 – Het Prijsgerecht

In deze titel zijn de herwerkte bepalingen van de Wet van 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht geïntegreerd. Prijsmaking houdt in dat een oorlogvoerende Staat op zee of in havens vijandelijke handelsschepen of lading buitmaakt. Hieromtrent gelden internationaalrechtelijke regels welke vooropstellen dat de eigendomsoverdracht na onderzoek van de geldigheid van de prijsmaking wordt bekrachtigd door een rechterlijke instantie. In verschillende landen werd daartoe een specifiek prijsgerecht opgericht. Ofschoon het Belgische Prijsgerecht slechts gedurende korte tijd na zijn oprichting actief was, en het prijsrecht in vroegere eeuwen aanzienlijk meer praktische toepassing kende, is ervoor geopteerd de wettelijke regeling niet op te heffen en ze integendeel in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Na de Tweede Wereldoorlog werd een herinstallatie van het Belgische Prijsgerecht overwogen. Elders zijn prijsmakingen in recente oorlogssituaties zijn blijven voorkomen (o.m. in de Golfoorlog van 1990-91). Bovendien zijn de principes van het prijsrecht herbevestigd in diverse (weliswaar niet-bindende) codificaties van de beginselen van het maritiem oorlogsrecht, zowel op internationaal vlak (zie inz. de San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea uit 1994) als op nationaal vlak (o.m. in de Handleiding betreffende humanitair recht in gewapende conflicten van het Duitse federale defensie ministerie van 1992). De internationale rechtsleer bevestigt dat de internationale regels van het prijsrecht hun gelding hebben behouden. Derhalve kan een toekomstige toepassing van de prijsmakingsprocedure niet worden uitgesloten en is het wenselijk de wettelijke basis ervoor te behouden.

Naast een redactionele en wetgevingstechnische opfrissing onderging de bestaande wettelijke regeling de volgende wijzigingen:

- er wordt nu uitdrukkelijk vermeld dat het Prijsgerecht bij zijn beoordeling toepassing maakt van de regels van het internationaal recht, aangezien de huidige wet geen nationale geldigheidsvoorwaarden voor de prijsmaking bepaalt en aangezien het ook niet aangewezen is dergelijke voorwaarden in de wet in te schrijven;
- er wordt uitdrukkelijk bevestigd dat de prijsmaking ook kan geschieden in de binnenwateren (zoals havens);
- in lijn met andere maatregelen tot centralisering van de gespecialiseerde maritieme rechtspraak te Antwerpen, wordt het (overigens van in het begin te Antwerpen gevestigde) Prijsgerecht institutioneel verbonden met het inmiddels in het leven geroepen Hof van Beroep te Antwerpen, en mede om die reden wordt de beroepsmogelijkheid vervangen door een cassatievoorziening;
- alle advocaten die in België hun beroep mogen uitoefenen kunnen ook voor het Prijsgerecht optreden;
- de voorzitter van het Prijsgerecht beslist over de notulering van getuigen- en deskundigenverklaringen;
- de regeling i.v.m. de kosten van de partijen voor hun verdediging en de onkosten van het Prijsgerecht wordt vervangen door het toepasselijk verklaren van de algemene regels inzake de rechtsplegingsvergoedingen in burgerlijke zaken;

- de verwijzing naar het scheepsvoorrecht voor de kosten van bewaking en behoud wordt weggelaten aangezien de praktische relevantie daarvan niet wordt ingezien.

EERSTE DEEL – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Art. I.1. Bronnen van scheepvaartrecht

§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

- 1° “AFS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001 en goedgekeurd bij de wet van 16 februari 2009;
- 2° “BUNKER-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, opgemaakt te Londen op 23 maart 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 12 juli 2009;
- 3° “BWM-Verdrag”: het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, opgemaakt te Londen op 13 februari 2004 en waarmee ingestemd bij de wet van **XXXXXXX**;
- 4° “CDNI-Verdrag”: het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de Bijlagen 1 en 2, en met de Aanhangsels, I, II, III, IV en V, opgemaakt te Straatsburg op 9 september 1996 en goedgekeurd bij de wet van 19 juni 2008;
- 5° “CLC-Verdrag”: het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, goedgekeurd bij de wet van 20 juli 1976 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992, waarmee ingestemd bij de wet van Wet van 10 augustus 1998;
- 6° “COLREG-Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 en goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975;
- 7° “CSC-Verdrag”: de Internationale Overeenkomst voor veilige containers en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 augustus 1981;
- 8° “FUND-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Brussel van 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 1992, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en waarmee ingestemd bij de wet van 10 augustus 1998;
- 9° “FUND-Protocol 2003”: het Protocol van Londen van 2003 bij het FUND-Verdrag, opgemaakt te Londen op 16 mei 2003 en waarmee ingestemd bij de wet van 6 oktober 2005;
- 10° “HNS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 30 april 2010;
- 11° “IMO-Verdrag”: het Verdrag nopens de oprichting van een Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie, en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 6 maart 1948 en goedgekeurd bij de wet van 26 juni 1951;
- 12° “INTERVENTION-Verdrag”: het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd bij de Wet van 29 juli 1971;
- 13° “INTERVENTION-Protocol”: het Protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de Wet van 6 augustus 1982;

- 14° “LC-Verdrag”: het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;
- 15° “LC-Protocol”: het Protocol bij het LC-Verdrag, goedgekeurd bij de wet van 21 juni 2004;
- 16° “LL-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966 en goedgekeurd bij de wet van 27 december 1968;
- 17° “LL-Protocol 1988”: het Protocol van 1988 bij het LL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;
- 18° “LLMC-Verdrag”: het Verdrag van Londen van 19 november 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996, waarmee ingestemd bij de wet van 10 september 2009;
- 19° “MARPOL-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984;
- 20° “MARPOL-Protocol 1978”: het Protocol van 1978 bij het MARPOL-Verdrag, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984;
- 21° “MARPOL-Protocol 1997”: het Protocol van 1997 bij het MARPOL-Verdrag zoals gewijzigd door het MARPOL-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 26 september 1997 en goedgekeurd bij wet van 15 juni 2004;
- 22° “MLC-Verdrag”: het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting en waarmee ingestemd bij de wet van 17 augustus 2013;
- 23° “PAL-Verdrag”: het Verdrag van Athene van 2002 betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;
- 24° “SAR-Verdrag”: het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee en de Bijlage, opgemaakt te Hamburg op 27 april 1979 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;
- 25° “SFV-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen en de Bijlage, opgemaakt te Torremolinos op 2 april 199, goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982 en gewijzigd door **het Protocol van 1993 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012**;
- 26° “SOLAS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;
- 27° “SOLAS-Protocol 1978”: het Protocol van 1978 bij het SOLAS-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;
- 28° “SOLAS-Protocol 1988”: het Protocol van 1988 bij het SOLAS-Verdrag zoals gewijzigd door het SOLAS-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;
- 29° “SRC-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, opgemaakt te Hongkong op 15 mei 2009 en waarmee ingestemd bij de wet van **XXXXXXXXXX**;
- 30° “STCW-Verdrag”: het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982;

31° “STCW-F-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, opgemaakt te Londen op 7 juli 1995 en XXXXXXXX;

32° “TMC-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975;

33° “VN-Zeerechtverdrag”: het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, opgemaakt te Montego Bay op 10 december 1982 en waarmee ingestemd bij de wet van 18 juni 1998;

34° “WRC-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken, opgemaakt te Nairobi op 18 mei 2007 en waarmee ingestemd bij de wet van XXXXXXXX.

De verwijzingen in dit wetboek naar de in het eerste lid bedoelde internationale akten hebben mede betrekking op de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden.

§ 2. In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° “gebruik”: een regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;

2° “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen”: beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening en internationaal worden erkend.

Art. I.2. Overheden

In dit wetboek wordt verstaan onder:

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

2° “de Minister”: de minister bevoegd voor de Maritieme Zaken en de Scheepvaart;

3° “de FOD Mobiliteit en Vervoer”: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of het voor de maritieme zaken en de scheepvaart bevoegde onderdeel van de federale overheid dat als dusdanig door de Koning wordt aangeduid;

4° “het Belgisch Scheepsregister”: de dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer die belast is met de registratie van zeeschepen, de teboekstelling van binnenschepen en de openbaarmaking van zakelijke rechten op schepen, of het door de Koning als dusdanig aangeduide onderdeel van de federale overheid;

5° “de Scheepvaartcontrole”: de dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer die in het bijzonder belast is met de in dit wetboek vastgestelde uitvoerings- en handhavingsbevoegdheden, of het door de Koning als dusdanig aangeduide onderdeel van de federale overheid;

6° “de scheepvaartcontroleurs”: de ambtenaren van de Scheepvaartcontrole die door de Koning met een of meer welbepaalde uitvoerings- en handhavingsopdrachten zijn belast;

7° “de sanctionerende overheid”: de dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de ervan deel uitmakende ambtenaren die door de Koning belast zijn met het opleggen van de in dit wetboek omschreven administratieve geldboetes, of het door de Koning als dusdanig aangeduide onderdeel van de federale overheid en zijn ambtenaren;

8° “de Scheepvaartpolitie”: de met de politie te water belaste overheid van de Federale Politie.

Art. I.3. Schepen

§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° “schip”: elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel

van verkeer te water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievoertuigen;

2° “verkeer te water”: elke, zelfs stationaire vorm van deelname aan het verkeer in, onder of over openbare wateren;

3° “openbare wateren”: alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht tot welk marien rechtsgebied zij behoren;

4° “luchtkussenvaartuigen”: elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;

5° “vast tuig”: elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;

6° “watervliegtuig”: elk tuig dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht erop uitoefent en slechts gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water in verband met het opstijgen, landen, taxiën of stationeren, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

7° “amfibievoertuig”: elk tuig dat gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water en ook deelneemt of geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer;

8° “zeeschip”: elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een zeebrief, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsook elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt of dat op enig voor de betrokken aangelegenheid relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren wordt gebruikt;

9° “zeewateren”, voor de toepassing van het bepaalde onder 8°: alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;

10° “binnenschip”: elk schip dat geen zeeschip is;

11° “scheepsbestanddeel”: al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder:

a) de romp, de opbouw, de masten, het roer en de overige stuurinrichting;

b) de bijzaken die zodanig met een schip worden verbonden dat zij daarvan niet kunnen worden afgescheiden zonder dat aan hen of aan het schip beschadiging van betekenis wordt toegebracht;

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

12° “scheepstoebehoren”: de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsook de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer:

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

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

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

13° “aan boord”: op of in het schip, met inbegrip van zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal;

14° “Belgisch schip” en “Belgisch zeeschip”: een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

15° “vreemd schip” en “vreemd zeeschip”: een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is een andere dan de Belgische vlag te voeren;

16° “Belgisch overheidsschip”: een schip waarvan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;

17° “Belgisch gezagsschip”: een schip dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon uitsluitend wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer of beveiliging;

18° "vreemd overheidsschip": een schip dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;

19° “vreemd gezagsschip”: een oorlogsschip, staatsjacht, toezichtschip, hospitaalschip, hulpschip, bevoorradingsschip en elk ander schip dat eigendom is van of geëxploiteerd of bevracht wordt door een vreemde Staat en dat ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering of het beslag uitsluitend wordt gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden.

§ 2. De begripsomschrijvingen bedoeld in paragraaf 1, 11° en 12° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.

§ 3. Bij in Ministerraad overlegd besluit kan de Koning:

1° zaken, die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als schepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als schepen aanmerken;

2° schepen die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als zeeschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als zeeschepen aanmerken;

3° schepen die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als binnenschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als binnenschepen aanmerken;

4° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor door Hem aangeduide schepen, zeeschepen of binnenschepen buiten toepassing verklaren;

5° de scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren van alle of bepaalde schepen, zeeschepen, binnenschepen of schepen in aanbouw nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

Art. I.4. Reders

In dit wetboek wordt verstaan onder:

1° “scheepseigenaar”: de geregistreerde of teboekstaande eigenaar van het schip of, bij ontstentenis van registratie of teboekstelling, de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;

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

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

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

5° “scheepsmede-eigenaar”: elke eigenaar van een schip in scheepsmede-eigendom;

6° “scheepsaandeel”: elk kleinste deel van de scheepsmede-eigendom dat een scheepsmede-eigenaar toebehoort.

Art. I.5. Opvarenden

§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder:

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

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

- 3° “schepeling”: elke werknemer verbonden door een scheepsarbeidsovereenkomst;
 - 4° “scheepsarbeidsovereenkomst”: de arbeidsovereenkomst waarbij een werknemer zich ertoe verbindt om arbeid te verrichten aan boord van een schip;
 - 5° “bemanning” en “bemanningsleden”: alle schepelingen;
 - 6° “scheepsgezel”: elke schepeling, de officieren uitgezonderd;
 - 7° “passagier”: elke persoon die zich aan boord van een schip bevindt zonder lid te zijn van de bemanning;
 - 8° “verstekeling”: elke persoon die geen bemanningslid of passagier is en zich zonder toelating van de gezagvoerder aan boord van een schip bevindt;
 - 9° “opvarende”: elke schepeling, elke passagier en elke verstekeling.
- § 2. Bij in Ministerraad overlegd besluit kan de Koning:
- 1° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor door Hem aangeduide bijzondere scheepsarbeidsovereenkomsten, schepelingen, gezagvoerders of kapiteins buiten toepassing verklaren;
 - 2° de begrippen scheepsarbeidsovereenkomst, schepeling, gezagvoerder en kapitein nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Art. I.6. Andere regelgeving

- § 1. Dit wetboek geldt onverminderd bindend supranationaal en internationaal recht.
- § 2. Dit wetboek geldt onverminderd de wetgeving ter bescherming van de consument.

Art. I.7. Bekendmaking van internationale technische codes

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

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

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde berichten in het Belgisch Staatsblad vermelden op welke wijze de integrale versie van de betrokken internationale normen kan worden geraadpleegd.

Art. I.8. Bekendmaking van wijzigingen van internationale verdragen en codes

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

1° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 29 van het LL-Verdrag;
2° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 18 van het TMC-Verdrag;
3° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 9 en artikel 10 van het CSC-Verdrag;
4° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 16 van het MARPOL-Verdrag, het MARPOL-Protocol 1978 en het MARPOL-Protocol 1997, die naar dat artikel verwijzen;
5° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel VIII van het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978 en het SOLAS-Protocol 1988, die naar dat artikel verwijzen;
6° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel XII van het STCW-Verdrag;
7° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel VI van het LL-Protocol 1988;
8° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 16 van AFS-Verdrag;
9° de wijzigingen aan de bijlage bij het SFV-Verdrag aangenomen op grond van artikel 11 van het Protocol van 1993 bij dat verdrag;
10° de wijzigingen aan de bijlage van het BWM-Verdrag aangenomen op grond van artikel 19 van dat verdrag;
11° de wijzigingen aan de bijlage van het SRC-Verdrag aangenomen op grond van artikel 18 van dat verdrag;
12° de wijzigingen aangenomen op grond van het artikel 10 van STCW-F-Verdrag.
Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder “maritieme verdragen van de IMO” verstaan: het AFS-Verdrag, het BWM-Verdrag, het CSC-Verdrag, het LL-Verdrag, het LL-Protocol 1988, het MARPOL-Verdrag, het MARPOL-Protocol 1978, het MARPOL-Protocol 1997, het SFV-Verdrag, het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978, het SOLAS-Protocol 1988, het SRC-Verdrag, het STCW-Verdrag, het STCW-F-Verdrag en het TMC-Verdrag.
§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde berichten in het Belgisch Staatsblad vermelden op welke wijze de integrale versie van de betrokken internationale normen kan worden geraadpleegd.

Art. I.9. Uitvoering van internationale verdragen en akten

§ 1. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit en binnen de grenzen van de federale bevoegdheden, inzake vervoer over zee of de waterweg, alle maatregelen treffen welke vereist zijn ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens de verdragen vastgestelde internationale akten.
In voorkomend geval kan de Koning uitwerking verlenen aan de wijzigingen welke in de verdragen of in de bijlagen ervan mochten worden aangebracht en aan de door de IMO aangenomen resoluties.
§ 2. De ter uitvoering van paragraaf 1 genomen koninklijke besluiten kunnen de wijziging en de opheffing van wetbepalingen inhouden.
§ 3. Deze afdeling geldt niet voor de verplichtingen die voortvloeien uit de verordeningen en de richtlijnen die uitgevaardigd zijn in toepassing van artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Art. I.10. Gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen

§ 1. De gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen zijn bijzondere bronnen van scheepvaartrecht.
§ 2. De gebruiken vullen de overeenkomst aan en dragen bij tot haar uitlegging. Zij kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is.

Artikel I.11. Uitlegging

Bij de uitlegging van dit wetboek, de erdoor geregelde overeenkomsten en andere scheepvaartrechtelijke begrippen, regels en overeenkomsten worden in acht genomen:
1° de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht;

2° het belang van internationale eenvormigheid.

TWEEDE DEEL – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 1 – SCHEPEN

Titel 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Art. II.1.1. Begripsomschrijvingen

§ 1. In dit boek, in de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

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

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

3° “zeebrief”: het bescheid waaruit blijkt dat het erin vermelde zeeschip het recht heeft de Belgische vlag te voeren.

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

5° "rompbevrachtingsregister": het register van de Staat waar het zeeschip als voorwerp van een rompbevrachting staat ingeschreven op naam van de rompbevrachter.

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

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

§ 3. Een schip in aanbouw of in verbouwing wordt met het oog op de toepassing van dit boek als schip beschouwd zodra het bouwcontract respectievelijk het verbouwingscontract is ondertekend.

Art. II.1.2. Taken van het Belgisch Scheepsregister

§ 1. Het Belgisch Scheepsregister heeft als taken:

1° de bewaring van de schepenregisters overeenkomstig de titels 2 en 3 van dit boek;

2° de openbaarmaking van akten, vonnissen en eisen betreffende schepen, overeenkomstig titel 4 van boek 1 van het derde deel van dit wetboek.

§ 2. De taken van het Belgisch Scheepsregister worden uitgeoefend door de daartoe in het directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer aangeduide ambtenaren.

Aan het hoofd van het Belgisch Scheepsregister staat de bewaarder van de schepenregisters.

§ 3. De Koning kan de bewaring van de schepenregisters en de inrichting en de werking van het Belgisch Scheepsregister nader regelen.

Art. II.1.3. Register van neerlegging

In het register van neerlegging worden, naar volgorde van de uit een doorlopende nummering blijken aanbiedingen, vastgesteld:

1° de neerlegging van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen;

2° de neerlegging ter inschrijving van akten, vonnissen en rechtsvorderingen bedoeld in de artikelen **III.131 en III.132**.

Elk blad van het register van neerlegging wordt door een ambtenaar van het Belgisch Scheepsregister genummerd en gekorttekend.

Het register wordt elke dag afgesloten.

Na het volledig gebruik van het register maakt een ambtenaar van het Belgisch Scheepsregister er zonder verplaatsing een duplicaat van. De Minister bepaalt op welke wijze dit duplicaat wordt gemaakt. Hij bepaalt waar en hoe dit duplicaat moet worden bewaard.

Art. II.1.4. Getuigschriften

§ 1. Op basis van de scheepsregisters en de stukken die het bewaart, verstrekt het Belgisch Scheepsregister op aanvraag getuigschriften, afschriften en gegevens betreffende de aangelegenheden die aan zijn zorg zijn toevertrouwd.

In het bijzonder verstrekt het Belgisch Scheepsregister op aanvraag:

1° getuigschriften inzake:

- a) de registratie, de teboekstelling of de inschrijving in het rompbevrachtingsregister;
- b) de doorhaling van de registratie, van de teboekstelling of van de inschrijving in het rompbevrachtingsregister;
- c) de niet-registratie, de niet-teboekstelling en de niet-inschrijving in het rompbevrachtingsregister;
- d) de inschrijvingen betreffende rechten op een schip in het zeeschepenregister of in het binnenschepenregister;
- e) de doorhaling van een schip bezwarende inschrijvingen;
- f) het niet-bestaan van een schip bezwarende inschrijvingen;
- g) de neerleggingen betreffende een niet-geregistreerd of niet-teboekstaand schip;

2° afschriften van in het archief van het Belgisch Scheepsregister neergelegde akten, aangiften of andere stukken.

§ 2. De Koning kan de toegang via elektronische weg tot de registers van het Belgisch Scheepsregister alsook de aflevering via elektronische weg van de in paragraaf 1 bedoelde getuigschriften en afschriften regelen. Hij kan de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften bepalen.

Art. II.1.5. Elektronische procedures

De Koning kan regelen:

1° de toegang via elektronische weg tot de scheepsregisters;

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

3° de elektronische aflevering door het Belgisch Scheepsregister van de in artikel II.1.4 bedoelde getuigschriften, afschriften en gegevens.

Art. II.1.6. Retributies

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

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

Art. II.1.7. Ontheffingen

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

Titel 2 –Registratie van zeeschepen

Art. II.1.8. Belgische vlag

§ 1. Enkel door de registratie verkrijgt of behoudt een zeeschip het recht de Belgische vlag te voeren.

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

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

Art. II.1.9. Zeebrief

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

De zeebrief moet aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden worden vertoond.

§ 2. Het is verboden de Belgische vlag te voeren zonder in het bezit te zijn van een krachtens deze titel afgegeven zeebrief.

§ 3. De Koning wijst de overheid aan die bevoegd is om de zeebrief af te leveren of in te trekken, en bepaalt de gevallen waarin dat document vervalt of kan worden ingetrokken, alsook de verplichtingen verbonden aan het bezit ervan en de vergoedingen verschuldigd voor het afleveren ervan en desgevallend voor het verlengen van zijn geldigheidsduur.

Art. II.1.10. Registratie van zeeschepen

§ 1. De Koning bepaalt welke zeeschepen moeten of mogen geregistreerd worden alsook de voorwaarden waaraan zij, hun eigenaar, hun reder of exploitant daartoe vooraf moeten voldoen; Hij kan inzonderheid vereisten opleggen inzake de nationaliteit, de woon- of verblijfplaats of de vestiging van de hoofdinrichting, alsook inzake de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal of van de organen van verenigingen of vennootschappen.

§ 2. De Koning stelt de vorm en de inhoud vast van de aanvraag die bij het Belgisch Scheepsregister met het oog op de registratie moet worden gedaan. Hij duidt aan welke bescheiden bij de aanvraag moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging bij het onderzoek daarvan kan worden geëist. Hij wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aanvraag in te dienen en stelt daartoe een termijn vast. Hij bepaalt welke bescheiden in het register moeten worden ingeschreven.

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

Art. II.1.11. Doorhaling van de registratie

§ 1. De registratie wordt doorgehaald:

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

2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve:

- a) ingeval het zeeschip is vergaan, is gesloopt of blijvend ongeschikt is om te drijven;
- b) ingeval van het zeeschip geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen van de dag van het laatste uitvaren of van de dag waarop de laatste berichten werden ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;
- c) ingeval het zeeschip door zeerovers of vijanden is genomen, doch geen doorhaling zal ambtshalve worden doorgevoerd dan nadat het Belgisch Scheepsregister degene die in het register als eigenaar vermeld staat van het voornemen tot dergelijke doorhaling in kennis heeft

gesteld en dan nadat deze laatste zich niet binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving bij aangetekend schrijven en met opgave van zijn redenen tegen deze doorhaling heeft verzet; ingeval verzet is geuit, kan het Belgisch Scheepsregister slechts tot ambtshalve doorhaling overgaan met omstandige opgave van de redenen daartoe; bovendien zal de doorhaling van de registratie enkel plaatsvinden op voorwaarde dat zulks geen nadelige gevolgen heeft voor de bemanning aan boord van het betreffende schip en dat de rechten van de bemanning zoals beschreven in het MLC-Verdrag worden gewaarborgd.

d) ingeval het zeeschip of de eigenaar, de reder of de exploitant ervan niet meer voldoen aan de voorwaarden bepaald in uitvoering van artikel II.1.10, § 1.

§ 2. Het Belgisch Scheepsregister gaat slechts tot doorhaling over na te hebben onderzocht of aan de wettelijke voorwaarden daartoe is voldaan.

§ 3. Ondanks de doorhaling van de registratie, blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmee het zeeschip is bezwaard bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of hernieuwd.

§ 4. Geen registratie mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de dag waarop alle bij het Belgisch Scheepsregister ingeschreven schuldeisers en alle derden, die er een exploot van beslag lieten inschrijven, door het Belgisch Scheepsregister op de hoogte zijn gebracht op de wijze door de Koning bepaald.

Deze termijn geldt niet voor de doorhaling op verzoek of aangifte van de eigenaar, als deze daarbij de schriftelijke toestemming van de voormelde schuldeisers en derden voegt.

§ 5. Het Belgisch Scheepsregister vermeldt de doorhaling op de meetbrief.

Art. II.1.12. Overeenkomsten van algemeen belang

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

Art. II.1.13. Thuishaven

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

De kapitein of de schipper moet erover waken dat de naam en de thuishaven altijd met duidelijke en goed zichtbare letters op het achterschip vermeld staan.

Art. II.1.14. Nationaliteit van de gezagvoerder

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

Art. II.1.15. Inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister

§ 1. Een geregistreerd zeeschip mag slechts in een buitenlands rompbevrachtingsregister worden ingeschreven als het Belgisch Scheepsregister daarin heeft toegestemd.

Op verzoek van degene die de toestemming verkrijgt, schrijft het Belgisch Scheepsregister zulks in het register der zeeschepen in en maakt het van die inschrijving melding op het bescheid waarbij de toestemming werd verleend.

Door de vervulling van voornoemde formaliteiten wordt het recht de Belgische vlag te voeren geschorst voor de duur van de rompbevrachting die tot toestemming aanleiding heeft gegeven.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde toestemming kan door het Belgisch Scheepsregister worden ingetrokken zodra een internationaal conflict dreigt of is uitgebroken.

§ 3. Door de ontbinding van de rompbevrachting, wat daar ook de oorzaak van weze, herleeft de verplichting de Belgische vlag te voeren.

§ 4. Na de inschrijving van de in paragraaf 1 bedoelde toestemming blijven de inschrijvingen bedoeld in de artikelen **III.131 en III.132** bestaan. Nieuwe inschrijvingen dienen te geschieden in het register der zeeschepen.

§ 5. De toestemming bedoeld in paragraaf 1 wordt niet verleend tenzij de volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° de rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt dat:

a) de rompbevrachter de huur van het betrokken zeeschip niet mag overdragen en het schip niet door middel van een nieuwe rompbevrachting mag ondervervrachten, dan nadat het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk en voorafgaand hebben toegestemd;

b) de rompbevrachter de naam van het schip niet mag wijzigen en het ook niet onder een andere naam in het rompbevrachtingsregister mag laten registreren, dan nadat het Belgisch Scheepsregister daarin uitdrukkelijk en voorafgaand heeft toegestemd;

2° de aanvraag om toestemming gaat vergezeld van een schriftelijke verklaring van elke ingeschreven hypothecaire schuldeiser waarbij hij uitdrukkelijk met de rompbevrachting die het voorwerp uitmaakt van de bevrachtingsovereenkomst instemt;

3° de wetgeving van het land waar de rompbevrachting wordt geregistreerd, voldoet aan de volgende voorwaarden:

a) de eigendom van het zeeschip en de hypotheeken die het bezwaren, alsook hun rangregeling en de uitvoeringsmaatregelen, blijven uitsluitend beheerst door de wet van het register van oorsprong;

b) de eigendom en de eigenaar van het betrokken zeeschip zijn en blijven geregistreerd in het register van oorsprong;

c) inschrijvingen die het zeeschip bezwaren kunnen enkel worden genomen in het register van oorsprong;

d) het register waar de rompbevrachting wordt geregistreerd verwijst naar het register van oorsprong;

e) tijdens de rompbevrachting moet het zeeschip de vlag voeren van de Staat waar de rompbevrachting is geregistreerd en moet het een bescheid aan boord hebben dat het recht op die vlag bewijst en dat werd afgeleverd door of namens de overheid van die Staat;

f) de ontbinding van de rompbevrachtingsovereenkomst, welke ook de oorzaak daarvan zij, stelt van rechtswege een einde aan de registratie van de rompbevrachting;

4° de bewijslast met betrekking tot het vervullen van de onder 3° vermelde voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming. Het Belgisch Scheepsregister kan de aanvrager geheel of gedeeltelijk van deze bewijslast ontslaan.

Art. II.1.16. Inschrijving in het Belgisch rompbevrachtingsregister

§ 1. Een zeeschip dat in een buitenlands register van oorsprong is ingeschreven, kan op naam van de rompbevrachter worden ingeschreven in het Belgische rompbevrachtingsregister.

De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan deze inschrijving is onderworpen. De bewijslast met betrekking tot de vervulling van deze voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming.

§ 2. Enkel door de inschrijving in het rompbevrachtingsregister verwerft het betrokken zeeschip voor de duur van de rompbevrachting het recht de Belgische vlag te voeren. Dit recht vervalt door de ontbinding of door het verstrijken van de termijn van de

rompbevrachting. De artikelen II.1.6, II.1.8, II.1.9, II.1.13, II.1.14 en II.7.14 zijn tijdens de rompbevrachting op het betrokken zeeschip van toepassing.

§ 3. In het rompbevrachtingsregister kunnen geen lasten worden ingeschreven die het zeeschip bezwaren. De eigendom van het zeeschip en de lasten die deze bezwaren, blijven geregeld door de wet van de Staat van het register van oorsprong. Het Belgisch rompbevrachtingsregister verwijst desbetreffend naar het register van oorsprong.

Art. II.1.17. Pleziervaartuigen

De Koning stelt vast onder welke voorwaarden zeebrieven worden afgegeven aan pleziervaartuigen. Hij bepaalt de vorm en de inhoud ervan en regelt het administratief statuut van deze schepen. De artikelen II.1.6, II.1.8, II.1.9, II.1.13 en II.7.14 zijn van toepassing.

Titel 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Art. II.1.18. Beginsel

§ 1. Elk binnenschip kan, op aanvraag van de belanghebbenden, door het Belgisch Scheepsregister onder een speciaal nummer worden teboekgesteld.

§ 2. In afwijking van artikel I.3, § 1, 10° wordt een schip dat beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, voor de toepassing van deze titel beschouwd als een binnenschip.

Art. II.1.19. Aanvraag tot teboekstelling

§ 1. Met het oog op de teboekstelling van een binnenschip moeten de eigenaren bij het Belgisch Scheepsregister een aanvraag indienen met opgave van:

1° de naam en de kenmerken van het binnenschip, de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachine, de thuishaven die de aangevers het hebben toegewezen en, in voorkomend geval, het volgnummer van het binnenschip, voorafgegaan door de beginletters van zijn thuishaven;

2° het jaar en de plaats van de bouw, alsook de naam en de woonplaats van de bouwer;

3° het verkeer en de verrichtingen waarvoor het binnenschip gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden;

4° de huidige eigenaar van het binnenschip, te weten:

a) ingeval het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, beroep, nationaliteit, woonplaats en in voorkomend geval, zijn gekozen woonplaats;

b) ingeval het een rechtspersoon betreft, zijn naam of benaming, rechtsvorm, zetel en de plaats van zijn hoofdinrichting, de plaats en datum van zijn oprichting, alsook de naam, voornamen, nationaliteit en woonplaats van de oprichters, vennoten, bestuurders of zaakvoerders.

§ 2. Indien verscheidene natuurlijke personen of rechtspersonen op het binnenschip rechten van eigendom of vruchtgebruik bezitten, vermeldt de aanvraag de aard en hoegrootheid van die rechten en geeft zij voor elk van die personen de in paragraaf 1 genoemde gegevens op.

§ 3. Bij de aanvraag moeten de volgende stukken worden gevoegd:

1° het nationaliteitsbewijs van elk van de personen en de statuten van elk van de rechtspersonen die eigenaar of mede-eigenaar zijn;

2° de akte van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik, ingeval het een onderhandse akte is, of een uitgifte, ingeval het een authentieke akte is. Een dubbel van de onderhandse of een voor eensluidend verklaard afschrift van de authentieke akte moet worden bijgevoegd en blijft ten kantore van het Belgisch Scheepsregister berusten;

3° de meetbrief, met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten;

4° in voorkomend geval, een verklaring betreffende de hypothecaire toestand van het binnenschip afgegeven door de bevoegde overheid van de Staat waar het binnenschip laatst was teboekgesteld of geregistreerd, met aanduiding van de laatst ingeschreven eigenaar.

§ 4. Een binnenschip dat in België in aanbouw is, wordt teboekgesteld op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst.

De aanvraag bevat de in paragraaf 1 genoemde gegevens voor zover die kunnen worden verstrekt. Bij de aanvraag worden de in paragraaf 3, 1° en 2°, genoemde stukken gevoegd.

Binnen dertig dagen nadat het binnenschip voltooid is, worden die gegevens door de belanghebbenden aangevuld en wordt de meetbrief voorgelegd, samen met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten.

Art. II.1.20. Kennisgeving van wijzigingen

Van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de gegevens die luidens de voorgaande paragrafen moeten voorkomen in de aanvraag en in de met het oog op teboekstelling over te leggen stukken, moet binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan, door de aanvragers aan het Belgisch Scheepsregister kennis worden gegeven, opdat het in het register van teboekstelling wordt geboekt. Bij overlijden van de aanvrager of aanvragers rust de voormelde verplichting op de erfgenamen of legatarissen, met dien verstande dat de termijn van dertig dagen ingaat op het tijdstip waarop dezen kennis krijgen van het feit dat tot wijziging van de in de voorgaande bepalingen bedoelde gegevens aanleiding geeft.

De kennisgeving moet vergezeld zijn van een in tweevoud opgemaakt stuk waaruit dat feit blijkt. Is dit stuk echter een authentieke akte, dan moet daarvan een uitgifte samen met een eensluidend verklaard afschrift worden overgelegd. Het dubbel van dat stuk of het eensluidend verklaard afschrift van de authentieke akte blijft berusten ten kantore van het Belgisch Scheepsregister.

Elke kennisgeving van een wijziging in de tonnenmaat, in de afmetingen van het binnenschip, of in de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachine, moet vergezeld gaan van de meetbrief waarop die wijziging is aangetekend, en van een duplicaat van dat document, dat ten kantore blijft berusten.

Art. II.1.21. Meetbrief

§ 1. Wanneer het binnenschip teboekgesteld is op overlegging van een meetbrief opgemaakt volgens buitenlandse metingsregelen, wordt de meetbrief, opgemaakt volgens de in België geldende voorschriften, samen met een duplicaat van dat document, dat ten kantore blijft berusten, aan het Belgisch Scheepsregister voorgelegd binnen het jaar na de teboekstelling. Wijzigingen die uit de nieuwe meting voortvloeien, worden in het register van teboekstelling opgetekend.

§ 2. Het Belgisch Scheepsregister tekent het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling aan op de meetbrief die tot staving van de aangifte wordt voorgelegd.

Art. II.1.22. Doorhaling

§ 1. De teboekstelling van een binnenschip wordt doorgehaald:

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

2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve door het Belgisch Scheepsregister:

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

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

3° ambtshalve door het Belgisch Scheepsregister, in de gevallen die de Koning bepaalt.

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

§ 3. Geen teboekstelling mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de datum waarop alle schuldeisers die op de bewaring van de scheepsregisters een hypotheek of exploit van beslag lieten inschrijven, door het Belgisch Scheepsregister op de door de Koning bepaalde wijze in kennis werden gesteld.

Deze termijn geldt niet voor de doorhaling op verzoek of aangifte van de eigenaar, als deze daarbij de schriftelijke toestemming van de voormelde schuldeisers voegt.

Art. II.1.23. Bijzondere registers voor bepaalde binnenschepen

De Koning kan bepalen dat door Hem nader aangeduide binnenschepen die niet voor beroeps- of bedrijfsmatige doeleinden worden gebruikt of die geringe afmetingen bezitten, moeten of mogen worden teboekgesteld in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan Hij:

1° de voorwaarden bepalen waaraan deze binnenschepen, hun eigenaar, hun reder of 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.

Titel 4 – Scheepsmeting

Art. II.1.24. Begripsomschrijvingen

§ 1. In deze titel, in de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:

1° "Verdragsluitende Staat": een Staat die partij is bij het TMC-Verdrag;

2° "internationale meetbrief (1969)": de meetbrief bedoeld in de artikelen 7 en 9 van het TMC-Verdrag;

3° "nationale meetbrief": de meetbrief uitgereikt uitsluitend op grond van deze titel of de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting;

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

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

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

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

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

Art. II.1.25. Materiële toepassing

§ 1. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn uitsluitend van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor winstgevend verrichtingen.

§ 2. De Koning kan deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren op andere schepen dan de in paragraaf 1 bedoelde zeeschepen.

Art. II.1.26. Andere regelgeving en uitlegging

Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 gelden onverminderd het TMC-Verdrag en worden in overeenstemming daarmee uitgelegd.

Art. II.1.27. Verplichting een meetbrief aan boord te hebben

Onverminderd artikel **XXX van de invoeringswet** moet een Belgisch zeeschip voorzien zijn van:

- hetzij een internationale meetbrief (1969), ingeval het een lengte heeft van 24 m en meer, en internationale reizen maakt;
- hetzij een nationale meetbrief, indien het een lengte heeft van minder dan 24 m of ingeval het geen internationale reizen maakt.

Art. II.1.28. Uitreiking van meetbrieven

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

Het hoofd van de Scheepvaartcontrole kan evenwel de bevoegde overheid van een andere Verdragsluitende Staat verzoeken de bruto- en nettotonnenmaat van het zeeschip vast te stellen overeenkomstig het TMC-Verdrag en ten behoeve van dat schip een internationale meetbrief (1969) af te geven. De daaraan verbonden kosten zijn ten laste van de scheepseigenaar of zijn lasthebber.

Art. II.1.29. Kennisgeving van wijzigingen

De scheepseigenaar of zijn lasthebber moet de Scheepvaartcontrole schriftelijk kennis geven van elke wijziging van de inrichting, de bouw of de kenmerken van het zeeschip waardoor de brutotonnenmaat of de nettotonnenmaat kan veranderen.

Art. II.1.30. Einde van de geldigheid van meetbrieven

§ 1. Een internationale meetbrief (1969) verliest zijn geldigheid en wordt door de Scheepvaartcontrole ingetrokken wanneer zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden in de inrichting, de bouw, de capaciteit, het benutten van de ruimten, het totale aantal passagiers dat het zeeschip volgens zijn certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen mag vervoeren, het vastgestelde vrijboord of de toegestane diepgang, dat daaruit noodzakelijkerwijze een vermeerdering van de bruto- of nettotonnenmaat voortvloeit.

§ 2. Een door de Scheepvaartcontrole ten behoeve van een Belgisch zeeschip uitgereikte internationale meetbrief (1969) verliest zijn geldigheid ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht, behoudens het bepaalde in paragraaf 3.

§ 3. Ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Verdragsluitende Staat wordt gebracht, blijft de internationale meetbrief (1969) van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot het tijdstip waarop die andere Staat een andere internationale meetbrief (1969) ter vervanging uitreikt, al naargelang welke tijdstip eerder valt.

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

§ 5. Een nationale meetbrief verliest zijn geldigheid en wordt door de Scheepvaartcontrole ingetrokken ingeval zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden aan het zeeschip dat daaruit

noodzakelijkerwijze een vermeerdering van de brutotonnenmaat of de nettotonnenmaat voortvloeit of ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht.

§ 6. De paragrafen 2 tot 5 zijn niet van toepassing op de zeeschepen waarvoor het recht de Belgische vlag te voeren werd geschorst overeenkomstig artikel II.1.15, § 1.

Art. II.1.31. Meetbrief van ingevlagde schepen

§ 1. De internationale meetbrief (1969) van een zeeschip dat onder Belgische vlag wordt gebracht blijft van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot op het tijdstip waarop de Scheepvaartcontrole een internationale meetbrief (1969) ter vervanging uitreikt, al naargelang welk tijdstip eerder valt.

§ 2. Een zeeschip waarvoor geen internationale meetbrief (1969) is uitgereikt en dat onder Belgische vlag wordt gebracht, wordt door de Scheepvaartcontrole opnieuw gemeten teneinde de bruto- en nettotonnenmaat vast te stellen.

De Scheepvaartcontrole reikt naargelang het in artikel II.1.27 vermelde onderscheid een internationale meetbrief af (1969) dan wel een nationale meetbrief uit.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op de in een andere Staat geregistreerde zeeschepen die in het rompbevrachtingsregister werden ingeschreven overeenkomstig artikel II.1.16.

Art. II.1.32. Afgifte van een meetbrief op verzoek van een buitenlandse overheid

De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een andere Verdragsluitende Staat om een internationale meetbrief (1969) uit te reiken ten behoeve van een zeeschip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en daartoe tegen betaling van de kosten de bruto- en nettotonnenmaat van het zeeschip vast te stellen.

Art. II.1.33. Vertoning van de meetbrief

Op het eerste verzoek van de bevoegde Belgische overheid moet de gezagvoerder van een Belgisch of vreemd zeeschip, of zijn lasthebber, bij aankomst van het zeeschip in een Belgische haven of bij vertrek uit die haven een geldige meetbrief vertonen.

Als geldige meetbrief wordt beschouwd:

1° de internationale meetbrief (1969);

2° de nationale meetbrief;

3° de meetbrief uitgereikt overeenkomstig het Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, gehecht aan het koninklijk besluit van 2 december 1897, of de regeling die dit reglement vervangt;

4° elke andere door de Scheepvaartcontrole aanvaarde meetbrief.

Art. II.1.34. Inspectie door de Scheepvaartcontrole

§ 1. Elk Belgisch of vreemd zeeschip moet zich onderwerpen aan de inspectie waartoe de Scheepvaartcontrole beslist over te gaan.

§ 2. De inspectie door de Scheepvaartcontrole heeft enkel tot doel na te gaan of:

1° het zeeschip voorzien is van een geldige meetbrief zoals in artikel II.1.33, tweede lid bepaald;

2° de belangrijkste kenmerken van het zeeschip in overeenstemming zijn met de op de aan boord zijnde meetbrief vermelde gegevens.

§ 3. De inspectie door de Scheepvaartcontrole mag geen enkele vertraging voor het zeeschip met zich brengen.

§ 4. Ingeval uit de inspectie blijkt dat de belangrijkste kenmerken van het zeeschip derwijze van deze vermeld op de meetbrief afwijken dat zulks tot een vermeerdering van de bruto- of

nettotonnenmaat leidt, stelt de Scheepvaartcontrole de Staat waarvan het zeeschip de vlag voert daarvan onverwijld in kennis.

Art. II.1.35. Vaststelling van de tonnenmaat bij gebrek aan een meetbrief

Op vordering van de Scheepvaartcontrole wordt de bruto- en nettotonnenmaat vastgesteld van elk Belgisch of vreemd zeeschip niet is voorzien van een geldige meetbrief als bedoeld in artikel II.1.33, tweede lid.

Art. II.1.36. Suez- en Panamameetbrieven

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

§ 2. Voor de uitreiking van de in paragraaf 1 bedoelde bijzondere meetbrief worden de tonnenmaten door de Scheepvaartcontrole vastgesteld overeenkomstig de metingsvoorschriften voor het betrokken kanaal.

Deze meetbrieven moeten vermelden overeenkomstig welke bepalingen de tonnenmaten van het zeeschip waarvoor de meetbrief is afgegeven, zijn vastgesteld.

§ 3. Artikel II.1.29 is van toepassing ingeval het zeeschip van een in paragraaf 1 bedoelde bijzondere meetbrief is voorzien.

Art. II.1.37. Verzoek om een corrigerende meting

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

Voor die tweede meting wijst het hoofd van de Scheepvaartcontrole twee personeelsleden aan die niet aan de eerste meting hebben deelgenomen.

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

Art. II.1.38. Retributies

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

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

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

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

§ 2. Behalve in het geval van een nieuwe meting als bedoeld in artikel II.1.37, derde lid, wordt geen meetbrief uitgereikt dan op overlegging van het bewijs van betaling van de retributie of van terugbetaling van de kosten.

Art. II.1.39. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de nadere regels voor het vaststellen van de bruto- en nettotonnenmaat met het oog op de uitreiking van de internationale meetbrief (1969) en van de nationale meetbrief;

2° het bedrag van de retributies bedoeld in artikel II.1.38;

3° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van de internationale meetbrief (1969) en de nationale meetbrief;

4° de nadere regels in verband met de aanvraag, de uitreiking en de intrekking van de meetbrieven;

5° de ontheffingen van de toepassing van de door Hem aangeduide bepalingen van dit boek voor de door Hem bepaalde schepen, waaronder onbemande schepen.

Titel 5 – Scheepsveiligheid

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. II.1.40. Begripsomschrijvingen

§ 1. In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "zeegaand pleziervaartuig": elk schip dat, al dan niet voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, op zee aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

2° "niet-zeegaand pleziervaartuig": elk schip dat, al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, op de binnenwateren aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt of bestemd voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

3° "Belgische zeewateren": de volgende vaarwateren, zoals zij desgevallend door de Koning nader worden afgebakend:

a) de Belgische territoriale zee;

b) de langs de Belgische kust gelegen havens;

c) de Beneden-Zeeschelde;

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

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

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

g) het kanaal van Brugge naar Zeebrugge;

h) het kanaal van Brugge naar Oostende;

4° "binnenwateren": de Belgische openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren;

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

Art. II.1.41. Materiële toepassing

Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn uitsluitend van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor winstgevende verrichtingen en, waar uitdrukkelijk bepaald, op zeegaande en niet-zeegaande pleziervaartuigen.

Art. II.1.42. Andere regelgeving en uitlegging

§ 1. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 gelden onverminderd het CSC-Verdrag, het LL-Verdrag, het LL-Protocol 1988, het MLC-Verdrag, het SFV-Verdrag, het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978 en het SOLAS-Protocol 1988 en wordt in overeenstemming daarmee uitgelegd.

§ 2. Dit wetboek geldt onverminderd de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972.

Artikel II.1.43. Behandeling van schepen van niet-Verdragstaten

Ingeval een zeeschip de vlag van een Staat voert die geen partij is bij een of meer van de in artikel II.1.42, § 1 bedoelde akten, wordt de wet van het land waarvan het zeeschip de vlag voert, tot regel genomen, op voorwaarde dat die wet aan Belgische zeeschepen een gelijke behandeling toestaat en dat zij bij koninklijk besluit als gelijkwaardig met de Belgische wet wordt erkend.

Art. II.1.44. Retributies

Voor de schouwing van een schip, de afgifte van een certificaat of een toelating tot afvaart, de vervulling van formaliteiten en andere door de Scheepvaartcontrole in verband met de scheepsveiligheid verstrekte diensten kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Hoofdstuk 2 – Veiligheidseisen voor zeeschepen

Art. II.1.45. Algemene veiligheids- en certificaatplicht

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

§ 2. Onverminderd artikel II.1.46, II.1.47, II.1.55 en II.1.56, mag geen zeeschip onder Belgische vlag varen indien het niet voorzien is van een in artikel II.1.49 of II.1.50 bedoeld geldig certificaat en van de in artikel II.1.53, 1^o bedoelde geldige certificaten.

Art. II.1.46. Bijzondere regeling voor bepaalde kustvaarders

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

Het certificaat wordt afgegeven door de scheepvaartcontroleurs en de geldigheidsduur ervan wordt desgevallend door hen verlengd overeenkomstig artikel II.1.49, § 3.

Onverminderd artikel II.1.48, stelt de Koning de voorwaarden vast waaronder de scheepvaartcontroleurs de grenzen van een beperkt vaargebied bepalen.

Art. II.1.47. Bijzondere regeling voor bijzondere reizen

Zeeschepen die een bijzondere reis ondernemen moeten voorzien zijn van een toelating tot afvaart die wordt afgegeven voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door de scheepvaartcontroleurs en, in het buitenland, door een Belgisch consulaire ambtenaar.

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

In het buitenland wordt de toelating tot afvaart alleen verleend op gunstig verslag van drie door de Belgische consulaire ambtenaar aangeduide deskundigen van erkende classificatiemaatschappijen. Een afschrift van de toelating en van het verslag wordt onverwijld bezorgd aan de scheepvaartcontroleurs.

De vaartuigen welke de toelating tot afvaart aan boord hebben, behoeven niet voorzien te zijn van een certificaat van deugdelijkheid.

Art. II.1.48. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

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

- a) de bouw en de staat van onderhoud;
- b) de reddingsmiddelen;
- c) zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de reserveonderdelen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken;
- d) de zeevaartinstrumenten, de seintoestellen, de telecommunicatiemiddelen en hun gebruik;
- e) de voortstuwingsmachines, waaronder motoren, alsook de mechanische en de elektrische toestellen;
- f) het aantal bemanningsleden, alsook de samenstelling van de bemanning;
- g) het aantal passagiers die vervoerd mogen worden;
- h) de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;
- i) de diepgangschalen en de vrijboordmerken;
- j) de stabiliteit, het stuwen en het ballasten;
- k) het laad- en losgerei;

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

3° de mate waarin de in artikel II.1.46 bedoelde zeeschepen moeten voldoen aan de krachtens het 1° vastgestelde voorschriften, alsook de bevoegdheden welke de scheepvaartcontroleurs ter zake hebben;

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

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

6° bijzondere regels voor onbemande schepen, welke van de algemene regels kunnen afwijken.

Hoofdstuk 3 – Certificaten voor zeeschepen

Art. II.1.49. Certificaat van deugdelijkheid

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de Scheepvaartcontrole en, in de gevallen bedoeld in de artikelen II.1.50 en II.1.51, door een Belgisch consulair ambtenaar. Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het zeeschip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van deze titel en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan.

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

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

Van de verlenging wordt door een scheepvaartcontroleur op het certificaat melding gemaakt.

§ 4. Het certificaat van deugdelijkheid verliest automatisch zijn geldigheid ingeval een of meer overeenkomstig artikel II.1.53 vereiste internationale certificaten, om welke reden ook, niet meer geldig is of zijn.

Art. II.1.50. Voorlopig certificaat van deugdelijkheid

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

Dit certificaat wordt door de Belgische consulaire ambtenaar afgegeven op verzoek van de Scheepvaartcontrole en op gunstig verslag van drie door hem aan te wijzen deskundigen van de erkende classificatiemaatschappijen.

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

§ 2. Wanneer een Belgisch zeeschip zich in het buitenland bevindt en zijn certificaat van deugdelijkheid vóór de vervaldatum, welke in voorkomend geval overeenkomstig artikel II.1.49, § 3 is uitgesteld, niet kan worden vernieuwd, moet het worden voorzien van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid dat door een Belgisch consulaire ambtenaar wordt afgegeven op gunstig verslag van een deskundige van een erkende classificatiemaatschappij.

§ 3. Een afschrift van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en van de verslagen van deskundigen of van de nationale of internationale certificaten, op vertoon waarvan het certificaat is afgegeven, wordt onverwijld gezonden aan de scheepvaartcontroleurs. Deze laatste kunnen nagaan of de voorwaarden gesteld voor het afgeven van het certificaat vervuld zijn.

§ 4. De geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid verstrijkt in elk geval bij aankomst van het zeeschip in België of, voor de zeeschepen bedoeld in artikel II.1.51, bij aankomst van het zeeschip in de haven welke het meestal aanloopt, ingeval het daar aankomt voordat het een Belgische haven bereikt.

Art. II.1.51. Belgische schepen die nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aanlopen

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid van een Belgisch zeeschip dat nooit of alleen bij uitzondering een Belgische haven aanloopt, kan afgegeven worden overeenkomstig het bepaalde bij artikel II.1.50, § 1, tweede lid, door de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post, in het ressort waarvan de haven ligt welke het zeeschip meestal aanloopt. Ingeval het zeeschip zich niet in voormelde haven bevindt en het in de onmogelijkheid verkeert zijn certificaat van deugdelijkheid binnen de voorgeschreven termijn te vernieuwen, is artikel II.1.50, § 2, van toepassing.

§ 2. Ingeval een Belgisch zeeschip dat nooit of alleen bij uitzondering een Belgische haven aanloopt, niet aan de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden kan voldoen, wordt de procedure voor het bekomen van het certificaat van deugdelijkheid geregeld door de scheepvaartcontroleurs.

§ 3. Artikel II.1.50, § 3 is bij de afgifte van in dit artikel bedoelde certificaten van toepassing.

Art. II.1.52. Gevolgen van schadegevallen en veranderingen

§ 1. Ingeval een Belgisch zeeschip zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan, naargelang het geval, door de scheepvaartcontroleurs of door een Belgisch consulaire ambtenaar, deze laatste handelend overeenkomstig artikel II.1.50, § 1, tweede lid.

Ingeval in het buitenland ter plaatse geen Belgisch consulaire ambtenaar aanwezig is, wijst de gezagvoerder of een andere vertegenwoordiger van de scheepseigenaar zelf drie deskundigen van de erkende classificatiemaatschappijen aan. De tussenkomst van één deskundige zal

echter volstaan indien de gezagvoerder of de andere vertegenwoordiger van de scheepseigenaar kan bewijzen dat hij onmogelijk drie deskundigen heeft kunnen aanwijzen.

§ 2. Buiten de gevallen bedoeld in paragraaf 1, ingeval een Belgisch zeeschip schade heeft opgelopen, bij een voorval waardoor het vermoeden rijst dat schade aan het zeeschip ontstaan is en dit zeeschip daarna een haven aanloopt, of nog ingeval schade is ontstaan of het vermoeden daarvan rijst tijdens het verblijf in een haven, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de gezagvoerder met de scheepvaartcontroleurs in verbinding is getreden om over de schade verslag uit te brengen en hun richtlijnen te ontvangen. Ingeval de scheepvaartcontroleurs oordelen dat de schade niet onmiddellijk behoeft te worden hersteld, geven ze aan de gezagvoerder een schriftelijke verklaring af naar luid waarvan de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden.

In het buitenland treedt de gezagvoerder in verbinding met een Belgisch consulaire ambtenaar of, bij gebreke van deze, met een vertegenwoordiger van een erkende classificatiemaatschappij. De ambtenaar of vertegenwoordiger geeft een schriftelijke verklaring af, inhoudende dat de herstelling naar behoren is geschied of dat de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden.

Ingeval de in het vorige lid bedoelde personen in het buitenland niet beschikbaar zijn, mag de gezagvoerder onder zijn verantwoordelijkheid de reis voortzetten, onder verplichting de feiten te vermelden in het scheepsdagboek.

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

Art. II.1.53. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

- 1° de internationale certificaten waarvan elk Belgisch zeeschip moet voorzien zijn naargelang van de categorie waarin het bij het betrokken besluit is gerangschikt en overeenkomstig de daarin gestelde regels en voorwaarden;
- 2° de voorwaarden waaronder internationale certificaten aan vreemde zeeschepen worden afgegeven overeenkomstig de internationale verdragen waarbij België partij is;
- 3° de inhoud en de geldigheidsduur van de onder 1° en 2° bedoelde certificaten.

Art. II.1.54. Deskundigen en classificatie

§ 1. Ingeval de deskundigen van classificatiemaatschappijen wier tussenkomst krachtens deze wet wordt vereist, niet of niet allen ter plaatse of in een nabijgelegen haven beschikbaar zijn, worden andere geschikte deskundigen aangeduid, naar evenredigheid van het ontbrekend aantal.

§ 2. Onverminderd de artikelen II.1.50, § 1, derde lid, en II.1.52, § 1, laatste volzin, ingeval een Belgisch zeeschip is ingeschreven in een register van een erkende classificatiemaatschappij en er in de hoogste klasse van zijn categorie is ondergebracht, volstaat het één deskundige aan te wijzen in alle gevallen waarin de titel de tussenkomst van drie deskundigen voorziet, met dien verstande dat paragraaf 3 eveneens van toepassing is.

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

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

De personeelsleden van de Scheepvaartcontrole die daartoe aangesteld zijn, kunnen evenwel nazien, of door bemiddeling van een Belgisch consulaire ambtenaar en op een door hen te bepalen wijze, doen nazien, of de voorwaarden bepaald voor het bekomen van het

classificatiecertificaat of van andere certificaten, zijn vervuld en, zo nodig, nadere vaststellingen gelasten.

§ 4. De Minister wijst de classificatiemaatschappijen en de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard, en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

Hoofdstuk 4 – Veiligheidseisen voor pleziervaartuigen

Art. II.1.55. Algemene veiligheidsplicht

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

§ 2. Geen niet-zeegaand pleziervaartuig mag vanuit een Belgische haven zee kiezen, in de Belgische zeewateren of op de binnenwateren varen zonder in staat van veiligheid te zijn.

Art. II.1.56. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de voorwaarden waaraan de zeegaande en de niet-zeegaande pleziervaartuigen moeten voldoen om in staat van veiligheid te zijn, de daaraan verbonden maatregelen van toezicht en controle en een beroepsprocedure.

BOEK 2 – REDERS

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Afdeling 1 – Maritieme vorderingen

Art. II.2.1. Omzetting van Richtlijn 2009/20/EG

Deze afdeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

Art. II.2.2. Begripsomschrijvingen

In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel I.4, 1°: de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enig andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;

2° "zeeschip", in afwijking van artikel I.3, § 1, 8°: een zeeschip bedoeld in Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;

3° "verzekering": een verzekering met of zonder vrijstelling, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de "International Group of P&I Clubs", en andere doeltreffende vormen van verzekering, waaronder aangetoonde individuele verzekering, en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden.

Art. II.2.3. Materiële toepassing

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op zeeschepen van 300 brutoton of meer.

§ 2. Deze afdeling is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

§ 3. Deze afdeling laat de regelingen onverlet die bij de hierna vermelde instrumenten zijn ingevoerd, voor zover ze in België van kracht zijn, alsook de regelingen ter uitvoering daarvan:

1° het BUNKER-Verdrag;

2° het CLC-Verdrag 1992;

3° het HNS-Verdrag;

4° het WRC-Verdrag;

5° Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Art. II.2.4. Verzekeringsplicht

§ 1. De eigenaren van Belgische schepen voeren moeten voor die schepen een verzekering hebben.

§ 2. De eigenaren van vreemde schepen moeten voor die schepen over een verzekering beschikken wanneer die schepen een onder de Belgische rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren.

§ 3. De in de paragrafen 2 en 3 bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het LLMC-Verdrag een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk schip per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het LLMC-Verdrag.

Art. II.2.5. Verzekeringsbewijzen

§ 1. Het bestaan van de in artikel II.2.4 bedoelde verzekering wordt aangetoond aan de hand van één of meer door de verstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het schip bevinden.

De door de verzekeringsverstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie:

1° de naam van het schip, het IMO-identificatienummer van het schip en de haven van registratie;

2° de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;

3° type en looptijd van de verzekering;

4° de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verstrekker van de verzekering en, in voorkomend geval, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.

Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, bevat de tekst een vertaling in een van deze talen.

§ 2. Ongeacht paragraaf 1 rust de bewijslast met betrekking tot de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel II.2.2, 3° op de scheepseigenaar. De scheepvaartcontroleurs kunnen in verband daarmee alle bijkomende inlichtingen opvragen.

Afdeling 2 – Verontreiniging

Art. II.2.6. Begripsomschrijvingen

§ 1. In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

- 1° "verzekeringscertificaat": een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat of een WRC-certificaat;
- 2° "CLC-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel VII.2 van het CLC-Verdrag;
- 3° "BUNKER-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel 7.2 van het BUNKER-Verdrag;
- 4° "WRC-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel 12, lid 2 van het WRC-Verdrag.
- 5° "schip", in afwijking van artikel I.3, § 1, 1°: alle zeeschepen van welk type ook;
- 6° "brutotonnenmaat": de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het TMC-Verdrag.
- § 2. Tevens gelden voor de toepassing van deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 de begripsomschrijvingen vervat in de artikelen III.253, III.268 en II.4.19.

Art. II.2.7. Andere regelgeving en uitlegging

Deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 gelden onverminderd de volgende internationale akten en worden in overeenstemming daarmee uitgelegd:

- 1° het BUNKER-Verdrag;
- 2° het CLC-Verdrag;
- 3° het WRC-Verdrag.

Artikel II.2.8. Verzekering- en certificaatplicht voor Belgische schepen

§ 1. De eigenaar van een in Belgisch schip dat meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een internationaal vergoedingsfonds afgegeven certificaat, nemen tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging volgens het CLC-Verdrag of artikel III.258 van dit wetboek, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in de eerste paragraaf van artikel V van het CLC-Verdrag of artikel III.260 van dit wetboek.

§ 2. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch schip met een brutotonnenmaat van meer dan 1000 is gehouden een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie afgegeven garantie, in stand te houden tot dekking van zijn financiële aansprakelijkheid uit hoofde van het BUNKER-Verdrag of artikel III.273 van dit wetboek, tot een bedrag gelijk aan het maximum van aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.

§ 3. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer moet een verzekering of andere financiële garantie, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie afgegeven garantie, in stand houden tot dekking van de aansprakelijkheid uit hoofde van het WRC-Verdrag of artikel II.4.29 van dit wetboek tot een bedrag gelijk aan het maximum van aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale regeling ter beperking van de aansprakelijkheid, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.

§ 4. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de eisen van deze afdeling indien deze om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat ingevolge de artikelen II.2.9, II.2.10 of II.2.11, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel II.2.9, § 3, II.2.10, § 5 of II.2.11, § 5 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd, dan wel binnen genoemde termijn een nieuw certificaat is afgegeven. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer voldoet aan de eisen van deze afdeling.

§ 5. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke ingevolge paragraaf 1 wordt in stand gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen ingevolge het CLC-Verdrag of artikel III.258 van dit wetboek.

§ 6. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel VII van het CLC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, afgegeven krachtens artikel VII.2 of VII.12 van het CLC-Verdrag of krachtens artikel II.2.9 of II.2.17 van dit wetboek.

§ 7. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 7 van het BUNKER-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, afgegeven krachtens artikel 7.2 of 7.14 van het BUNKER-Verdrag of krachtens artikel II.2.10 of II.2.17 van dit wetboek.

§ 8. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 12 van het WRC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, afgegeven krachtens artikel 12.2 of 12.12 van het WRC-Verdrag of krachtens artikel II.2.11 of II.2.17 van dit wetboek.

§ 9. De voorschriften van de paragrafen 1 tot 8 zijn mede van toepassing op het schip dat beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en overeenkomstig een Belgische reglementering gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust.

Artikel II.2.9. Uitreiking van CLC-certificaten voor Belgische schepen

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een overeenkomst van verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van het CLC-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk schip afgegeven, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat aan de eisen van artikel II.2.8, § 1 is voldaan. De bevoegde overheid kan eveneens een certificaat afgeven en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag is.

Dit certificaat heeft de vorm zoals in de bijlage bij het CLC-Verdrag bepaald en bevat de navolgende gegevens:

1° naam van het schip en de haven van teboekstelling;

2° naam, woonplaats, gewone verblijfplaats of hoofdinrichting van de eigenaar;

3° aard van de zekerheid;

4° naam en woonplaats, gewone verblijfplaats of hoofdinrichting van de verzekeraar of de persoon die de zekerheid stelt en, desgevallend het adres van de inrichting waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;

5° geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Indien de gebruikte taal niet de Franse is, dient de tekst tevens een vertaling in het Engels te bevatten en kunnen de officiële landstalen achterwege blijven.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij het Belgisch Scheepsregister, of indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag is, bij de bevoegde overheid die de certificaten afgeeft of waarmerkt.

Artikel II.2.10. Uitreiking van BUNKER-certificaten voor Belgische schepen

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een overeenkomst van verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van het BUNKER-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk schip afgegeven, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat aan de eisen van artikel II.2.8, § 2 is voldaan. De bevoegde overheid kan

eveneens een certificaat afgeven en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is.

Dit certificaat heeft de vorm zoals in de bijlage bij het BUNKER-verdrag bepaald en bevat de navolgende gegevens:

1° naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;

2° naam en adres van het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar;

3° IMO-scheepsidentificatienummer;

4° aard en duur van de zekerheid;

5° naam en adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de zekerheid stelt en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;

6° geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

§ 2. De bevoegde overheid waarborgt onverkort de volledigheid en juistheid van het afgegeven certificaat.

§ 3. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven.

§ 4. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Indien de gebruikte taal niet de Franse is, dient de tekst tevens een vertaling in het Engels te bevatten en kunnen de officiële landstalen achterwege blijven.

§ 5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij het Belgisch Scheepsregister, of indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is, bij de bevoegde overheid die de certificaten afgeeft of waarmerkt.

Artikel II.2.11. Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische schepen

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van het WRC-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk in België geregistreerd schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer afgegeven en gewaarmerkt door de bevoegde overheid, nadat deze heeft vastgesteld dat aan de vereisten van artikel II.2.8, § 3 is voldaan. De bevoegde overheid kan eveneens een certificaat afgeven en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is.

Het verplichte certificaat omtrent verzekering heeft de vorm van het model vervat in de bijlage bij het WRC-Verdrag en bevat de volgende gegevens:

1° naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en plaats van registratie;

2° brutotonnenmaat van het schip;

3° naam en adres van het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar;

4° IMO-scheepsidentificatienummer;

5° aard en duur van de zekerheid;

6° naam en adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of een andere persoon die zekerheid stelt en, indien van toepassing, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;

7° geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

§ 2. De bevoegde overheid waarborgt onverkort de volledigheid en juistheid van het afgegeven certificaat.

§ 3. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven.

§ 4. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Indien de gebruikte taal niet de Franse is, dient de tekst tevens een vertaling in het Engels te bevatten en kunnen de officiële landstalen achterwege blijven.

§ 5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij het Belgisch Scheepsregister, of indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is, bij de bevoegde overheid die de certificaten afgeeft of waarmerkt.

Art. II.2.12. Verval van het verzekeringscertificaat

§ 1. Het verzekeringscertificaat vervalt van rechtswege:

1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde gegevens over het schip, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt;

2° wanneer om welke reden ook de verzekering of de financiële zekerheid is vervallen;

3° wanneer het schip niet meer gerechtigd is de Belgische vlag te voeren of niet meer ingeschreven is in het Belgische zeeschepenregister of het Belgische rompbevrachtingsregister of, in het geval van een schip bedoeld in artikel II.2.8, § 9, wanneer de toelating om op zee te varen vervalt;

4° wanneer de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.

§ 2. Ingeval van verval van rechtswege overeenkomstig paragraaf 1 moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het certificaat heeft uitgegeven.

Art. II.2.13. Uitvoeringsbesluiten

Onverminderd artikel VII van het CLC-Verdrag, artikel 7 van het BUNKER-Verdrag en artikel 12 van het WRC-Verdrag en rekening houdend met de desgevallend door de IMO aangenomen richtlijnen inzake de financiële verantwoordelijkheid van de geregistreerde eigenaren, kan de Koning de uitreiking, de desbetreffende voorwaarden en de geldigheid van de verzekeringscertificaten nader regelen.

Art. II.2.14. Retributies

Voor de uitreiking van een verzekeringscertificaat, een afschrift van een verzekeringscertificaat, een afschrift van een daarop betrekking hebbend attest van de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt of van een negatief attest kan een retributie worden geheven welke door de schepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Art. II.2.15. Verzekerings- en certificaatplicht voor bezoekende schepen

§ 1. Onder voorbehoud van artikel VII van het CLC-Verdrag is elk schip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel VII.1 van het CLC-Verdrag, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2.000 ton olie, zoals gedefinieerd in het CLC-Verdrag, in bulk als lading vervoert.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel VII van het CLC-Verdrag.

§ 2. Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 7 van het BUNKER-Verdrag is elk schip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000, waar ook geregistreerd, dat een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat, gedekt door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.

§ 3. Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 12 van het WRC-Verdrag is elk schip met een bruto tonnenmaat van 300 of meer, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat dan wel aankomt in een offshore-installatie in de Belgische territoriale zee, of daaruit vertrekt, gedekt door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het WRC-Verdrag.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 12 van het WRC-Verdrag.

§ 4. De verzekeringscertificaten bevinden zich aan boord van het schip en worden daar overgelegd, met uitzondering van:

1° het BUNKER-certificaat indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 7.13 van het BUNKER-Verdrag en het bestaan van het BUNKER-certificaat dat door die Staat is afgegeven, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan geraadpleegd worden;

2° het WRC-certificaat indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 12.13 van het WRC-Verdrag en het bestaan van het WRC-certificaat dat door die Staat is afgegeven, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan geraadpleegd worden.

Art. II.2.16. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties

§ 1. Niets in deze afdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet zich te verlaten op informatie verkregen van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die financiële zekerheid stellen voor de toepassing van het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die de krachtens de artikelen II.2.10 of II.2.11 vereiste certificaten afgeeft.

§ 2. CLC-certificaten, afgegeven of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die bij het CLC-Verdrag Partij is worden door de bevoegde overheid erkend als bezittende dezelfde geldigheid als door haarzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs indien zij zijn afgegeven of gewaarmerkt met betrekking tot een schip dat niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die de afgifte of waarmerking verricht, indien zij reden heeft aan te nemen dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degene die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door het CLC-Verdrag opgelegde verplichtingen.

§ 3. BUNKER-certificaten afgegeven en gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die bij het BUNKER-Verdrag Partij is worden door de bevoegde overheid erkend als bezittende dezelfde geldigheid als door haarzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs indien zij zijn afgegeven of gewaarmerkt met betrekking tot een schip dat niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde

verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt indien zij reden heeft aan te nemen dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degene die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door het BUNKER-Verdrag opgelegde verplichtingen.

§ 4. WRC-certificaten afgegeven en gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die bij het WRC-Verdrag Partij is worden door de bevoegde overheid erkend als bezittende dezelfde geldigheid als door haarzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs indien zij zijn afgegeven of gewaarmerkt met betrekking tot een schip dat niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt indien zij meent dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degene die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door het WRC-Verdrag opgelegde verplichtingen.

Art. II.2.17. Schepen in eigendom van de Staat

Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan de Staat geen verzekering afgesloten of geen financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling op dat schip niet van toepassing, maar dient het schip wel te zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde overheid, houdende de verklaring dat het schip eigendom is van de Staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de overeenkomstig artikel II.2.8 voorgeschreven grenzen. Dit certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in de artikelen II.2.9, II.2.10 of II.2.11 voorgeschreven model.

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Art. II.2.18. Begripsomschrijvingen

§ 1. In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

1° "Verordening (EG) Nr. 392/2009": Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;

2° "schip", in afwijking van artikel I.3, § 1, 1°: uitsluitend een zeegaand vaartuig, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen.

§ 2. Tevens gelden voor de toepassing van deze afdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 de begripsomschrijvingen vervat in artikel III.435.

Artikel II.2.19. Internationale en materiële toepassing

Deze afdeling is van toepassing op het vervoer waarop hetzij het PAL-Verdrag of de artikelen III.435 tot III.466 van dit wetboek, hetzij Verordening (EG) Nr. 392/2009 van toepassing is.

Art. II.2.20. Andere regelgeving en uitlegging

De bepalingen van deze afdeling gelden onverminderd de volgende internationale en Unierechtelijke akten en worden in overeenstemming daarmee uitgelegd:

1° het PAL-Verdrag;

2° Verordening (EG) Nr. 392/2009.

Artikel II.2.21. Verzekerings- en certificaatplicht voor Belgische schepen

§ 1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een Belgisch schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en het PAL-Verdrag of de artikelen III.435 tot III.466 van dit wetboek van toepassing zijn, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere

financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit het PAL-Verdrag of de artikelen III.439 en III.440 van dit wetboek voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

§ 2. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in artikel II.2.22, § 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.

§ 3. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere financiële zekerheid in de zin van § 1 ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 of de artikelen III.439 en III.440 van dit wetboek ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 of de artikelen III.439 en III.440 van dit wetboek met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

§ 4. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 4bis van het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 of deze afdeling van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt als bedoeld in artikel 4bis.2 of 4bis.15 van het PAL-Verdrag of artikel II.2.22 of II.2.28 van dit wetboek.

Artikel II.2.22. Uitreiking van certificaten voor Belgische schepen

§ 1. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 en deze afdeling, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat aan de vereisten van artikel II.2.21, § 1 is voldaan. De bevoegde overheid kan eveneens een certificaat afgeven en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is.

Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij het PAL-Verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden:

- 1° naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;
- 2° naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;
- 3° IMO-scheepsidentificatienummer;
- 4° aard en duur van de zekerheid;
- 5° naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld, en
- 6° geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.

§ 2. De bevoegde overheid waarborgt ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het afgegeven certificaat.

§ 3. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven.

§ 4. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Indien de gebruikte taal niet de Franse is, dient de tekst tevens een vertaling in het Engels te bevatten en kunnen de officiële landstalen achterwege blijven.

§ 5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij het Belgisch Scheepsregister, of indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is, bij de bevoegde overheid die de certificaten afgeeft of waarmerkt.

Art. II.2.23. Verval van de certificaten

§ 1. De in artikel II.2.22 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,

1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde gegevens over het schip, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of elke andere persoon die de financiële zekerheid stelt;

2° wanneer om welke reden ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;

3° wanneer het schip van vlag verandert;

4° wanneer de verzekeraar of elke andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.

§ 2. Ingeval van verval van rechtswege overeenkomstig paragraaf 1, dient de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terug te zenden aan de overheid die het certificaat heeft uitgegeven.

Art. II.2.24. Uitvoeringsbesluiten

Onverminderd artikel 4bis van het PAL-Verdrag kan de Koning de uitreiking, de desbetreffende voorwaarden en de geldigheid van de in het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 en deze afdeling bedoelde certificaten nader regelen.

Artikel II.2.25. Retributies

Voor de uitreiking van een door het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 of deze afdeling voorgeschreven certificaat, een afschrift van een dergelijk certificaat, een afschrift van een daarop betrekking hebbend attest van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt of van een negatief attest kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

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

Art. II.2.26. Verzekerings- en certificaatplicht voor bezoekende schepen

§ 1. Onverminderd artikel 4bis van het PAL-Verdrag is er met betrekking tot elk schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren en dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of deze verlaat, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht die voldoet aan de voorwaarden van artikel 4bis.1 van het PAL-Verdrag, voor zover dat verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 of de artikelen III.435 tot III.466 van dit wetboek van toepassing zijn.

Het schip beschikt als bewijs daarvan over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 4bis van het PAL-Verdrag.

§ 2. De bij het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009 of deze afdeling voorgeschreven certificaten bevinden zich aan boord van het schip en worden daar voorgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, behalve indien het schip de vlag

voert van een Staat die een mededeling heeft gedaan in overeenstemming met artikel 4bis.14 van het PAL-Verdrag en het bestaan van het certificaat dat door die Staat is afgegeven, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.

Art. II.2.27. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties

§ 1. Niets in deze afdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid ervan weerhoudt te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële status van verstrekkers van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van het PAL-Verdrag of deze afdeling betreft. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat van afgifte van het certificaat.

§ 2. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een andere Staat die bij het PAL-Verdrag Partij is, worden door de bevoegde overheid aanvaard en als even geldig beschouwd als door haarzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde om overleg vragen met de Staat van afgifte of waarmerking, mocht zij geloven dat de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij het PAL-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

Art. II.2.28. Schepen in eigendom van de Staat

Indien voor een schip dat eigendom is van de Staat niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dit schip van toepassing, maar dient het schip wel een certificaat aan boord te hebben dat is afgegeven door de bevoegde overheid, waarin wordt verklaard dat het eigendom is van de Staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in artikel II.2.21, § 1 voorgeschreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in artikel II.2.22 voorgeschreven model.

Hoofdstuk 2 – Belasting op zeescheepvaart

Art. II.2.29. Begripsomschrijvingen

§ 1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "winst uit zeescheepvaart":

a) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varende onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voor het vervoer van goederen of personen alsook alle activiteiten die direct samenhangen met deze exploitatie:

- op internationale zeeroutes;
- op routes van en naar installaties op zee bestemd voor de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen.

Van de voorwaarde te varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie wordt afgezien mits is voldaan aan de voorwaarden vermeld onder punt 3.1, achtste en negende lid, van Mededeling C(2004) 43 van de Europese Commissie – Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun van het zeevervoer;

b) de winst uit de exploitatie van een Belgisch zeeschip voor het vervoer van opgebaggerd materiaal over volle zee uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee wanneer de werkzaamheden van dat zeeschip voor meer dan 50 procent van de bedrijfstijd

tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het vervoer van zulk opgebaggerd materiaal over volle zee;

c) de winst uit de exploitatie van een Belgisch zeeschip wanneer meer dan 50 procent van de door dat zeeschip werkelijk verrichte activiteit tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het verrichten van sleepvaart op volle zee die als zeevervoer kan worden aangemerkt;

2° "exploitatie van een zeeschip":

a) de exploitatie waarbij de belastingplichtige scheepseigenaar, scheepsmede-eigenaar of rompbevrachter is van een zeeschip dat in belangrijke mate in België wordt beheerd, en dat hij zelf niet in rompbevrachting heeft gegeven; of

b) de exploitatie waarbij de belastingplichtige in België hoofdzakelijk het commerciële beheer van een zeeschip verricht voor een andere belastingplichtige, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen waarvoor hij dit commerciële beheer verricht niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld onder a), waarbij zeeschepen in scheepsmede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 procent belooft; of

c) de exploitatie waarbij de belastingplichtige in België een zeeschip in tijd- of reisbevrachting houdt, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij in tijd- of reisbevrachting houdt niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld onder a), waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 pct. belooft;

3° "beheer van een zeeschip voor rekening van derden": de activiteiten waarbij de belastingplichtige het volledige bemanningsbeheer en het volledige technisch beheer van een zeeschip voor rekening van derden verzekert en de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip op zich neemt alsook plichten en verantwoordelijkheden van de scheepseigenaar overneemt welke zijn opgelegd door de Internationale Beheerscode voor de veilige exploitatie van schepen en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-Code), goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.741(18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens hoofdstuk IX van het SOLAS-Verdrag, met inbegrip van de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden;

§ 2. Wanneer de belastingplichtige die om toepassing verzoekt van de in dit hoofdstuk bedoelde bepalingen, naast de winst uit zeescheepvaart bedoeld in paragraaf 1, 1°, eveneens inkomsten verkrijgt uit activiteiten waarop deze bepalingen niet van toepassing zijn, moet hij voor elk van de uitgeoefende activiteiten een afzonderlijk stel rekeningen houden.

Art. II.2.30. Forfaitaire tonnagebelasting

Met betrekking tot binnenlandse vennootschappen en Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen wordt, op verzoek van de belastingplichtige, en in afwijking van de artikelen 183, 185, 189 tot 207, 233, eerste lid, en 235 tot 240 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, de in België belastbare winst uit zeescheepvaart op forfaitaire wijze vastgesteld op basis van de tonnage van de zeeschepen waarmee die winst wordt behaald.

Art. II.2.31. Verzoek van de belastingsplichtige

Het verzoek bedoeld in artikel II.2.30 wordt door de belastingplichtige ingediend bij de belastingadministratie, die hierover een beslissing neemt binnen een termijn van drie maanden na de datum van de ontvangst van het verzoek. Deze termijn kan in onderling overleg tussen de belastingplichtige en de belastingadministratie worden verlengd. Tegen de beslissing van

de administratie over het verzoek kan overeenkomstig de artikelen 569, 32°, 1385decies en 1385undecies van het Gerechtelijk Wetboek een vordering worden ingesteld.

Art. II.2.32. Inwerkingtreding van de tonnagebelasting

Bij inwilliging van het in artikel II.2.30 bedoelde verzoek treedt het stelsel inzake de vaststelling van de winst uit zeescheepvaart aan de hand van tonnage, overeenkomstig deze afdeling, in werking met ingang van het belastbaar tijdperk dat volgt op dat waarin het verzoek werd ingediend, tot het verstrijken van het belastbaar tijdperk dat afgesloten wordt tijdens het tiende kalenderjaar na dat waarin het verzoek werd ingediend. Op het einde van voormelde periode wordt het stelsel stilzwijgend verlengd voor eenzelfde periode. Voormeld stelsel kan door de belastingplichtige worden opgezegd ten laatste drie maanden voor het verstrijken van het laatste belastbaar tijdperk van de voormelde periode.

Art. II.2.33. Vaststelling van de winst

§ 1. Per schip, per dag en per 100 nettoton wordt de winst van het belastbaar tijdperk uit de zeescheepvaart vastgesteld aan de hand van de in onderstaande tabel vermelde bedragen:

- 1,00 EUR voor de schijf tot 1.000 nettoton;
- 0,60 EUR voor de schijf van 1.000 nettoton tot 10.000 nettoton;
- 0,40 EUR voor de schijf van 10.000 nettoton tot 20.000 nettoton;
- 0,20 EUR voor de schijf van 20.000 nettoton tot 40.000 nettoton;
- 0,05 EUR voor de schijf boven 40.000 nettoton.

Het tarief van 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton is slechts van toepassing:

- ofwel op zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen;
- ofwel op zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar die vanaf de oplevering gedurende de gehele periode die onmiddellijk voorafgaat aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Unie zijn geregistreerd;
- ofwel op zeeschepen met een ouderdom van tenminste vijf jaar die gedurende de vijf jaar die onmiddellijk voorafgaan aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Unie zijn geregistreerd.

Voor de toepassing van het vorige lid wordt de ouderdom van een schip bepaald op basis van de opleveringsdatum zoals vastgesteld door het Belgisch Scheepsregister of andere bevoegde overheden.

§ 2. Meerwaarden en minderwaarden op zeeschepen die onderworpen zijn aan de in deze afdeling omschreven regeling worden geacht in de forfaitair vastgestelde winst begrepen te zijn.

Art. II.2.34. Aftrekbaarheid van verliezen

Van de winst vastgesteld op grond van artikel II.2.33 kunnen geen beroepsverliezen worden afgetrokken.

Het desgevallend niet verrekende gedeelte van de verliezen uit zeescheepvaart zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst uit zeescheepvaart voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan na het verstrijken van de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, opnieuw in mindering worden gebracht.

Art. II.2.35. Bijzonder keuzestelsel van afschrijvingen

§ 1. Onder voorbehoud van de in dit artikel vermelde afwijkingen worden de afschrijvingen op nieuwe en tweedehandse zeeschepen bepaald overeenkomstig de artikelen 61 tot 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. Voor zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen en die uitsluitend worden gebruikt voor het uitoefenen van de activiteiten zoals omschreven in artikel II.2.29, § 1, 1°, delen in scheepsmede-eigendom van dergelijke nieuwe zeeschepen en scheepsaandelen in dergelijke nieuwe zeeschepen mogen de volgende afschrijvingspercentages worden aangenomen:

- voor het boekjaar van de ingebruikneming: 20 procent;
- voor elk van de volgende twee boekjaren: 15 procent;
- vervolgens per boekjaar tot volledige afschrijving: 10 procent.

§ 3. De afschrijvingstekorten betreffende de eerste drie boekjaren te rekenen vanaf het boekjaar waarin het zeeschip in de vaart werd gebracht, worden ingehaald tijdens de belastbare tijdperken die volgen op dat waarin het tekort is ontstaan, zelfs buiten de normale afschrijvingsduur overeenkomstig paragraaf 2, met dien verstande dat de totale jaarlijkse afschrijvingsannuïteit per zeeschip in geen geval meer dan 20 % van de aanschaffings- of beleggingswaarde mag bedragen.

§ 4. Zeeschepen die worden afgeschreven overeenkomstig het in dit artikel omschreven stelsel, komen niet in aanmerking voor het keuzestelsel van degressieve afschrijvingen voorzien in artikel 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 5. Zeeschepen die niet in nieuwe staat zijn verkregen en die uitsluitend worden gebruikt voor het uitoefenen van de activiteiten zoals omschreven in artikel II.2.29, § 1, 1°, delen in scheepsmede-eigendom van dergelijke zeeschepen en scheepsaandelen in dergelijke zeeschepen komen in aanmerking voor afschrijving als vermeld in de paragrafen 1 tot 4, wanneer deze schepen voor het eerst in het bezit van een Belgische belastingplichtige komen. Zeeschepen die niet in nieuwe staat zijn verkregen en die ingevolge het eerste lid niet in aanmerking komen voor afschrijving als vermeld in de paragrafen 1 tot 4, mogen lineair worden afgeschreven over de normale gebruiksduur.

Voor zeeschepen die niet in nieuwe staat zijn verkregen en die uitsluitend worden gebruikt voor het uitoefenen van de activiteiten zoals omschreven in artikel II.2.29, § 1, 1°, zijn de afschrijvingen bedoeld in de paragrafen 1 tot 4 mede van toepassing op de bij aankoop van deze zeeschepen gedane kosten wegens grote herstellingen en inrichting.

§ 6. Dit artikel is niet van toepassing gedurende de periode tijdens welke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage.

§ 7. Bij vervreemding na afloop van de periode tijdens welke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage wordt, voor de berekening van de meerwaarde bedoeld in artikel II.2.36, de fiscale nettowaarde vastgesteld op basis van de normale fiscale afschrijvingsregels, met inbegrip van de periode waarin de winst uit zeescheepvaart werd bepaald aan de hand van de tonnage.

Art. II.2.36. Vrijstelling van meerwaarden op zeeschepen

§ 1. Onder voorbehoud van de in deze afdeling bepaalde afwijkingen, zijn de bepalingen vermeld in artikel 190 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, van toepassing op de meerwaarden verwezenlijkt op zeeschepen door binnenlandse vennootschappen of Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen die uitsluitend activiteiten uitoefenen zoals omschreven in artikel II.2.29, § 1.

§ 2. Wanneer een bedrag gelijk aan de verkoopwaarde wordt herbelegd op de wijze en binnen de termijnen als hierna bepaald, worden de meerwaarden gerealiseerd bij vervreemding van zeeschepen, vrijgesteld, voor zover de vervreemde zeeschepen sedert meer dan 5 jaar vóór hun vervreemding de aard van vaste activa hadden.

§ 3. De herbelegging moet gebeuren in zeeschepen, delen in scheepsmee-eigendom in zeeschepen, in scheepsaandelen of in aandelen van een vennootschap – scheepsexploitant die haar maatschappelijke zetel in de Europese Unie heeft.

§ 4. De herbelegging moet uiterlijk bij de stopzetting van de beroepswerkzaamheid gebeuren en binnen een termijn van 5 jaar vanaf de eerste dag van het belastbaar tijdperk waarin de meerwaarde is verwezenlijkt, of vanaf de eerste dag van het voorlaatste belastbaar tijdperk dat de verwezenlijking van de meerwaarde voorafgaat.

§ 5. Om het in het paragraaf 1 vermelde belastingstelsel te rechtvaardigen moet de belastingplichtige bij zijn aangifte in de inkomstenbelastingen, voor het aanslagjaar van de verwezenlijking van de meerwaarde en de erop volgende aanslagjaren tot wanneer de herbelegging overeenkomstig de paragrafen 2 tot 4 is verricht, een opgave voegen waarvan het model door de Minister van Financiën of zijn afgevaardigde wordt vastgesteld.

§ 6. Indien niet wordt herbelegd op de wijze en binnen de termijnen gesteld in de paragrafen 1 tot 4, wordt de verwezenlijkte meerwaarde, aangemerkt als winst van het belastbaar tijdperk waarin de herbeleggingstermijn verstreken is.

§ 7. De als herbelegging aangemerkte investering moet gedurende tenminste vijf jaar als actiefbestanddeel behouden blijven, maar kan eventueel vervangen worden binnen de drie maanden na vervreemding ervan. Indien op deze wijze de als herbelegging aangemerkte investering werd vervangen, gelden bij vervreemding van het vervangende actief de regels van dit artikel.

§ 8. Dit artikel is niet van toepassing gedurende de periode tijdens welke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage.

Art. II.2.37. Investeringsaftrek

§ 1. In afwijking van de artikelen 68 en 201 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 kunnen binnenlandse vennootschappen of Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen die uitsluitend activiteiten uitoefenen zoals omschreven in artikel II.2.29 met betrekking tot zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen of tweedehandse zeeschepen die voor het eerst in het bezit van een Belgische belastingplichtige komen, een investeringsaftrek genieten gelijk aan 30 procent van de aanschaffingsprijs van die zeeschepen.

§ 2. Dit artikel is niet van toepassing gedurende de periode tijdens welke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage.

§ 3. Indien een belastbaar tijdperk geen of onvoldoende winst oplevert om de investeringsaftrek te kunnen verrichten, wordt de voor dat belastbaar tijdperk niet verleende vrijstelling achtereenvolgens overgedragen op de winst van de volgende belastbare tijdperken.

§ 4. Het eventuele niet verrekende gedeelte van de investeringsaftrek zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst uit zeescheepvaart voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan na het verstrijken van de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, opnieuw in mindering worden gebracht.

Art. II.2.38. Belasting op winst uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden

§ 1. Op verzoek van de belastingplichtige, en in afwijking van de artikelen 183, 185, 189 tot 207, 233, eerste lid, en 235 tot 240 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, wordt de belastbare winst uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden op forfaitaire wijze vastgesteld op basis van de tonnage van de zeeschepen waarover het beheer wordt gevoerd.

§ 2. Het verzoek bedoeld in paragraaf 1 wordt ingediend door de belastingplichtige bij de belastingadministratie, die hierover een beslissing neemt binnen een termijn van drie maanden na de datum van de ontvangst van het verzoek. Deze termijn kan in onderling overleg tussen

de belastingplichtige en de belastingadministratie verlengd worden. De administratie zal beslissen over het verzoek bij een voor beroep vatbare beschikking.

§ 3. Bij inwilliging van het in paragraaf 1 bedoelde verzoek treedt het stelsel inzake de vaststelling van de winst uit zeescheepvaart aan de hand van tonnage overeenkomstig dit artikel in werking met ingang van het belastbaar tijdperk dat volgt op dat waarin het verzoek werd ingediend. Dit stelsel kan door de belastingplichtige worden opgezegd ten laatste drie maanden voor het verstrijken van het belastbaar tijdperk dat afgesloten wordt tijdens het tiende kalenderjaar, of een veelvoud daarvan, na dat waarin het verzoek werd ingediend.

§ 4. Per schip, per dag en per 100 nettoton wordt de winst van het belastbaar tijdperk uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden vastgesteld aan de hand van de in de onderstaande tabel vermelde bedragen:

- 1,00 EUR voor de schijf tot 1 000 nettoton;
- 0,60 EUR voor de schijf van 1 000 nettoton tot 10 000 nettoton;
- 0,40 EUR voor de schijf van 10 000 nettoton tot 20 000 nettoton;
- 0,20 EUR voor de schijf van 20 000 nettoton tot 40 000 nettoton;
- 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton.

Het tarief van 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton is slechts van toepassing op het beheer van zeeschepen voor rekening van derden wanneer:

- ofwel die zeeschepen door de eigenaar in nieuwe staat zijn verkregen;
- ofwel die zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar die vanaf de oplevering gedurende de gehele periode die onmiddellijk voorafgaat aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Unie zijn geregistreerd;
- ofwel die zeeschepen met een ouderdom van tenminste vijf jaar gedurende de vijf jaar die onmiddellijk voorafgaan aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Unie zijn geregistreerd.

§ 5. Het eventuele niet verrekende gedeelte van de verliezen uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan na het verstrijken van de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, opnieuw in mindering worden gebracht.

§ 6. De in dit artikel omschreven regeling is voorbehouden voor belastingplichtigen die het beheer van zeeschepen voor rekening van derden verzorgen waarbij ten minste 75 procent van het aantal voor derden beheerde zeeschepen dient ingeschreven te zijn in het Belgische zeeschepenregister. De ondernemingen die wensen gebruik te maken van de regeling vermeld in dit artikel mogen uitsluitend het beheer van zeeschepen als activiteit hebben.

Hoofdstuk 3 – Bescherming van de Belgische koopvaardij

Art. II.2.39. Begripsomschrijvingen

In dit hoofdstuk en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

1° "Belgische zeewateren": de volgende vaarwateren, zoals zij desgevallend door de Koning nader worden afgebakend:

- a) de Belgische territoriale zee;
- b) de langs de Belgische kust gelegen havens;
- c) de Beneden-Zeeschelde;
- d) de langs de Beneden-Zeeschelde gelegen havens, waaronder de haven van Antwerpen;
- e) het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen;

- f) de langs het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen gelegen havens, waaronder de haven van Gent;
 - g) het kanaal van Brugge naar Zeebrugge;
 - h) het kanaal van Brugge naar Oostende;
- 2° "nationale scheepvaartmaatschappij": elke vennootschap naar Belgisch recht, die Belgische schepen exploiteert welke onderworpen zijn aan de Belgische wetgeving, en die als dusdanig door de Koning wordt erkend.

Art. II.2.40. Materiële toepassing

§ 1. Dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn uitsluitend van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor winstgevende verrichtingen.

§ 2. Dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn niet van toepassing op zeeschepen indien zij zich uitsluitend in doorvaart dan wel uitsluitend voor het ondergaan van onderhouds- of herstelwerkzaamheden, het innemen van bunkervoorraad of proviand of voor het schuilen na een scheepvaartongeval in de Belgische zeewateren bevinden.

Art. II.2.41. Gevallen waarin de Koning kan optreden

De Koning kan van de bevoegdheden welke dit hoofdstuk Hem verleent gebruik maken indien dit noodzakelijk is voor de verdediging van de economische en handelsbelangen van de Belgische koopvaardij of van een nationale scheepvaartmaatschappij, of voor het nakomen van de verplichtingen die volgen uit de internationale verdragen en de ter uitvoering daarvan vastgestelde internationale akten met betrekking tot het vervoer ter zee.

Art. II.2.42. Vervoerverboden en heffingen

§ 1. De Koning kan verbieden:

1° dat ondernemingen in de Belgische zeewateren, met zeeschepen varende onder een door Hem aan te wijzen vlag, goederen met bestemming naar of komende uit een Belgische haven vervoeren of doen vervoeren;

2° dat Belgische zeeschepen ter uitvoering van huur- of bevrachtingsovereenkomsten en met het doel goederen te vervoeren onder de voorwaarden bepaald onder 1°, ter beschikking worden gesteld van ondernemingen gevestigd in een door Hem aan te wijzen land.

§ 2. De Koning kan een recht van 1 tot 100 euro per brutoton heffen van zeeschepen varende onder een door Hem aan te wijzen vlag, telkens zij een Belgische haven aanlopen.

§ 3. Met het oog op de toepassing van dit artikel kan de Koning alle inlichtingen vorderen van de ondernemingen en van de reders, hun mandatarissen, hun vertegenwoordigers en hun aangestelden in België gevestigd.

§ 4. De Koning kan beslissen dat de krachtens de voorgaande paragrafen genomen maatregelen mede van toepassing zijn op zeeschepen die varen onder een andere vlag dan die van het aangewezen land en, ter uitvoering van een huur- of bevrachtingsovereenkomst, ter beschikking zijn gesteld van ondernemingen, ingeval dat land aan die zeeschepen dezelfde voorrechten toekent als aan zijn eigen zeeschepen.

§ 5. De krachtens de paragrafen 1 tot 3 vast te stellen koninklijke besluiten worden onderworpen aan het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. De Raad geeft zijn advies binnen dertig dagen na aanvraag, zo niet wordt zonder zijn advies beslist. De koninklijke besluiten worden nadien overlegd in de Ministerraad.

§ 6. De koninklijke besluiten genomen ter uitvoering van dit hoofdstuk treden in werking twee maanden na de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt. De Koning kan in spoedgevallen een kortere termijn bepalen.

Art. II.2.43. Vrijstelling en schorsing

Op voorstel van de Minister kan de Koning, bij algemene of individuele beslissing, tijdelijke vrijstelling dan wel schorsing van de door Hem genomen maatregelen verlenen. Dit kan alleen geschieden om dringende redenen en na overleg in de Ministerraad.

Art. II.2.44. Kennisgeving aan de kapitein

De Minister geeft de kapitein van het zeeschip schriftelijk kennis van de genomen maatregelen en van de geheven rechten; de kennisgeving bevat de opgave van de berekening van het bedrag van die rechten.

Art. II.2.45. Inning van de rechten

De ontvangers der Douane en Accijnzen zijn belast met het innen van de te heffen rechten waarvan het bedrag hun door de Minister wordt medegedeeld. Borgtochten kunnen worden gevorderd tot waarborg van de betaling van de heffingen; zij worden verstrekt aan de ontvangers der Douane en Accijnzen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk XXVI van de algemene wet inzake douane en accijnzen.

De bepalingen van hoofdstuk XXVII van de algemene wet inzake douane en accijnzen, betreffende de parate executie, het voorrecht en de wettelijke hypotheek inzake accijnzen, zijn op de in het eerste lid bedoelde rechten van toepassing.

Art. II.2.46. Samenwerking tussen het DG Maritiem Vervoer en de Administratie der Douane en Accijnzen

Het directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer deelt aan de Administratie der Douane en Accijnzen mee welke maatregelen tegen bepaalde vlaggen in uitvoering van dit hoofdstuk worden genomen.

De ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen verstrekken aan het directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer alle inlichtingen en, in voorkomend geval, alle bescheiden en stukken, met het oog op het voorkomen, opsporen en bestraffen van overtredingen van dit hoofdstuk.

Art. II.2.47. Afvaartverbod

Het is de kapitein niet toegestaan met zijn schip de haven te verlaten of naar het buitenland te vertrekken alvorens de opgelegde heffing of de overeenkomstig artikel II.7.23 opgelegde boete is betaald of voor de betaling ervan zekerheid is gesteld.

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Exploitatievergunning

Art. II.2.48. Vergunningsplicht

§ 1. Van een exploitatievergunning moet voorzien zijn:

1° elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor het vervoer of de opslag van goederen of het slepen of duwen van binnenschepen dat in volle eigendom toebehoort:

- a) aan natuurlijke personen die in België hun woonplaats hebben;
- b) aan rechtspersonen die in België hun maatschappelijke zetel hebben;

2° elk binnenschip dat met winstoogmerk gebruikt wordt om in België binnenlands goederenvervoer te verrichten.

§ 2. In afwijking van artikel I.3, § 1, 10° wordt een schip dat beschikt een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, voor de toepassing van dit hoofdstuk beschouwd als een binnenschip.

Art. II.2.49. Afgifte van de exploitatievergunning

De exploitatievergunning wordt op overlegging van de meetbrief en een eigendomsbewijs door de FOD Mobiliteit en Vervoer afgegeven voor elk vaartuig dat technisch in goede staat bevonden wordt overeenkomstig de door de bevoegde overheid bepaalde maatstaven. De vergunning is geldig voor een jaar.

Art. II.2.50. Betaling van een jaarlijks recht

De afgifte van de vergunning geschiedt na de betaling van een jaarlijks recht waarvan het bedrag wordt vastgesteld aan de hand van de tonnenmaat van het vaartuig en het motorvermogen in kilowatt, zoals die blijken uit de meetbrief.

Het recht wordt berekend op basis van een bedrag van 0,11 euro per ton en 0,29 euro per kilowatt. De Koning kan deze bedragen aanpassen in functie van de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het heffen van het recht.

Art. II.2.51. Instituut voor het transport langs de binnenwateren

De opbrengst van het in artikel II.2.49 bedoelde recht dient ter dekking van de werkingskosten van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren. Hiertoe wordt het bedrag van deze opbrengst gestort op een rekening van dit instituut.

Hoofdstuk 2. - Toegang tot het vervoer

Art. II.2.52. Documenten

§ 1. Elk binnenschip dat gewoonlijk en met winst oogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor goederen- of personenvervoer voor rekening van derden over de scheepvaartwegen van het Rijk moet voorzien zijn van:

- 1° een verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot, of
- 2° een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart, afgegeven in uitvoering van de Verordening van de Raad van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herzien Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren, of
- 3° een document afgegeven door een andere Lidstaat in uitvoering van de verordening van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot het binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lidstaat waar zij niet gevestigd zijn, of
- 4° een ander door de Koning erkend document.

§ 2. De verklaringen of documenten waarvan sprake in paragraaf 1 moeten zich aan boord bevinden van het binnenschip en moeten worden vertoond telkens als daarom wordt gevraagd door een scheepvaartcontroleur.

§ 3. De verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot wordt uitgereikt volgens de modaliteiten die door de Koning worden bepaald.

Hoofdstuk 3 – Bevrachting en prijsvorming

Art. II.2.53. Richtlijn 96/75/EG

Dit hoofdstuk voorziet in de omzetting van de Richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap.

Art. II.2.54. Begripsomschrijvingen

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

- 1° “prijs”: de vergoeding die voor het gebruik van het schip ten behoeve van vervoer en/of opslag van goederen verschuldigd is gedurende de ganse duur van dit gebruik;
- 2° “vervoerder”: de eigenaar of exploitant van één of meer schepen;
- 3° “ongoorloofd lage prijs”: een prijs die, mede rekening houdend met de eisen die aan het schip worden gesteld, onvoldoende is voor de vervoerder om alle kosten rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdende met de exploitatie te dekken;
- 4° “bevrachting”: elke overeenkomst die het gebruik van één of meerdere schepen voor het vervoer en/of de opslag van goederen voor rekening van derden tot voorwerp heeft;
- 5° “eigen vervoer”: het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij:
 - a) de onderneming eigenaar is van het schip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;
 - b) het schip bemand is met personeel van de onderneming;
 - c) het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;
 - d) de vervoerde goederen aan de onderneming toebehoren of door haar gekocht, verkocht, geproduceerd of bewerkt werden in het kader van haar hoofdactiviteit.

Art. II.2.55. Materiële toepassing

§ 1. Dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn niet van toepassing op:

- 1° zeeschepen;
- 2° het slepen of duwen van zeeschepen;
- 3° schepen bestemd of gebruikt voor het professionele vervoer van goederen, waarvan de lengte minder dan 20 meter is.

§ 2. In afwijking van artikel I.3, § 1, 10° wordt een schip dat beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, voor de toepassing van dit hoofdstuk beschouwd als een binnenschip.

Art. II.2.56. Vrijheden

Op het gebied van het nationale en het internationale goederenvervoer over de binnenwateren worden de bevrachtingen vrij gesloten tussen de betrokken partijen tegen prijzen die vrij worden onderhandeld en wordt het eigen vervoer vrij verricht.

Art. II.2.57. Verboden

§ 1. Onverminderd artikel II.2.56 is het eenieder verboden een schip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken tegen een ongoorloofd lage prijs of hier door zijn tussenkomst, rechtstreeks of onrechtstreeks, aan mee te werken.

Het is eenieder eveneens verboden een schip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorschriften.

§ 2. Eenieder die het in paragraaf 1, eerste lid bedoelde verbod overtreedt, is gehouden tot voldoening van de tijdens het gebruik van het schip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire verplichtingen van sociale en fiscale aard.

Art. II.2.58. De Commissie Binnenvaart

§ 1. Bij de administratie die bevoegd is voor de binnenvaart wordt onder de benaming "Commissie Binnenvaart" een commissie ingesteld.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn:

1° op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart of van een belanghebbende, het uitbrengen van gemotiveerd advies en het plegen van overleg over een aangelegenheid die verband houdt met de binnenvaartsector;

2° het bemiddelen bij geschillen over een bevrachting, dit op verzoek van de betrokken partijen;

3° het vaststellen van indicatoren van de kostprijs die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van artikel II.2.57.

§ 2. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart bij een in Ministerraad overlegd besluit.

Art. II.2.59. Kennisgeving aan het Fonds voor de Binnenvaart

Ten einde de ontwikkeling van de capaciteit van de binnenvaartvloot te kunnen inschatten stelt de vervoerder die in België gevestigd is of aldaar zijn zetel heeft het Fonds voor de Binnenvaart, ingesteld ter uitvoering van Verordening (EG) Nr. 718/1999 van de Raad van 19 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op het bevorderen van het vervoer over de binnenwateren, in kennis van zijn intentie een nieuw gebouwd of een ingevoerd schip in de vaart te brengen. Hij moet deze kennisgeving verrichten ten minste 6 maanden voor het effectieve in gebruik nemen van het schip.

De Koning bepaalt de modaliteiten van deze kennisgeving.

Hoofdstuk 4. - Verzameling, afgifte en inname van afval

Art. II.2.60. Kostenverdeling

Bepalingen in een bevrachtingcontract of vervoerscontract die de kostenverdeling vermeld in artikel 8 van het CDNI-Verdrag wijzigen zijn nietig.

Art. II.2.61. Uitvoeringsmaatregelen

De Koning kan bij een besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen van de federale overheid die voortvloeien uit het CDNI-verdrag, inzonderheid deze opgesomd in artikel 4 van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996.

BOEK 3 – OPVARENDEN

Titel 1 – Tewerkstelling in de zeevaart

Art. II.3.1. Andere regelgeving en uitlegging

§ 1. Dit hoofdstuk geldt onverminderd de volgende internationale akten en dienen in overeenstemming daarmee te worden uitgelegd:

- 1° het STCW-Verdrag;
- 2° het STCW-F-Verdrag;
- 3° het MLC-Verdrag.

§ 2. Dit hoofdstuk geldt onverminderd:

- 1° de Besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij;
- 2° de Wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I).

Art. II.3.2. Kwalificaties

De Koning bepaalt de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten waarover de kapitein en de aan boord van zeeschepen tewerkgestelde schepelingen moeten beschikken.

Titel 2 – Stuurbrevet voor pleziervaarders

Art. II.3.3. Begripsomschrijving

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt onder "pleziervaartuig" verstaan, elk schip dat, al dan niet voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers.

Art. II.3.4. Stuurbrevetplicht

§ 1. Eenieder die op de Belgische scheepvaartwegen een pleziervaartuig bestuurt moet houder zijn van een stuurbrevet afgegeven overeenkomstig dit hoofdstuk, of van een getuigschrift dat onder de door de Koning bepaalde voorwaarden als gelijkwaardig wordt beschouwd, en dat tevens bij zich hebben.

Het in het eerste lid bedoelde brevet of getuigschrift moet geldig zijn voor de categorie waarin het bestuurde vaartuig is ingedeeld.

De Koning kan, onder de algemene voorwaarden die Hij vaststelt, vrijstelling verlenen van de in het eerste lid voorgeschreven verplichting uit hoofde van de categorie van pleziervaartuigen of de aard van de uitgevoerde activiteiten.

§ 2. Het stuurbrevet of het gelijkwaardige getuigschrift moet worden vertoond door diegene die een pleziervaartuig bestuurt, telkens daarom wordt verzocht door een scheepvaartcontroleur of een andere bevoegde ambtenaar.

Art. II.3.5. Voorwaarden voor het verkrijgen van een stuurbrevet

Het stuurbrevet wordt afgegeven indien de aanvrager aan volgende voorwaarden voldoet:

- 1° ten minste 18 jaar zijn;
- 2° met goed gevolg het geneeskundig onderzoek hebben ondergaan waarvoor de nadere regels door de Koning worden bepaald en waaruit blijkt dat de aanvrager niet lijdt aan een van de lichaamsgebreken of kwalen door Hem bepaald;
- 3° geslaagd zijn voor het examen over de kennis van de vaart op de scheevaartwegen waarvan de nadere regels door de Koning worden bepaald;
- 4° aan boord van één of meer pleziervaartuigen werkelijke diensten aan dek gepresteerd hebben.

De Koning bepaalt de minimumduur en de aard van de in het eerste lid, 4° bedoelde diensten, alsook de nadere regels om deze te evalueren en te valideren.

Art. II.3.6. Afgifte van het stuurbrevet

De Koning bepaalt de modellen van het stuurbrevet en de categorieën van pleziervaartuigen waarvoor het brevet wordt afgegeven. Hij stelt de voorwaarden vast betreffende de uitreiking, de geldigheid en de vervanging van het stuurbrevet en wijst de overheid aan die belast is met de uitreiking en de vervanging ervan.

Art. II.3.7. Inlevering van het stuurbrevet

De houder van een stuurbrevet die er zich van bewust is te lijden aan een van de gebreken of een van de kwalen door de Koning bepaald, is verplicht binnen tien dagen zijn brevet in te leveren bij de overheid die het uitgereikt heeft.

Het overeenkomstig het eerste lid ingeleverde stuurbrevet wordt teruggegeven aan de houder wanneer deze met goed gevolg het geneeskundig onderzoek heeft ondergaan waarvoor de nadere regels door de Koning worden bepaald.

Titel 3 – Scheepvaartvergrijpen

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. II.3.8. Begripsomschrijvingen

In deze titel en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

1° “scheepvaartvergrijpen”: de scheepvaarttuchtvergrijpen en de scheepvaartmisdrijven;

2° “scheepvaarttuchtvergrijp”: een feit verboden bij artikel II.3.10;

3° scheepvaartmisdrijf”: een feit verboden bij de artikelen II.3.11 tot II.3.52.

Art. II.3.9. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn uitsluitend van toepassing op scheepvaartvergrijpen gepleegd aan boord van of in verband met zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijkingen, zijn deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 van toepassing op alle personen die zich, in uitvoering van hun scheepsarbeidsovereenkomst, aan boord bevinden van een Belgisch zeeschip, ongeacht hun nationaliteit of die van hun werkgever. Voor die personen zijn ze van toepassing vanaf het tijdstip vastgesteld voor de aanvang van hun dienst aan boord van het schip tot het einde van hun arbeidsovereenkomst.

§ 3. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 zijn eveneens van toepassing op alle personen die aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken. De passagiers vallen onder die bepalingen gedurende hun verblijf aan boord van een Belgisch zeeschip. Zij mogen het schip te allen tijde verlaten, behalve wanneer zij aan boord worden gehouden om als dader of medeplichtige van een wanbedrijf of misdaad aan het gerecht te worden overgeleverd.

§ 4. Ingeval het schip, om gelijk welke reden, verloren gaat, blijven de schepelingen aan deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 onderworpen tot bij hun terugkeer in België of in het land van inschepping.

§ 5. In afwijking van de paragrafen 2, 3 en 4 zijn de artikelen II.3.17, II.3.18, II.3.19, § 3, II.3.25, II.3.26, II.3.29, II.3.30, §§ 2 en 3, II.3.31, II.3.32, II.3.33, II.3.43 en II.3.44 van toepassing op eenieder.

Hoofdstuk 2 – Verbodsbepalingen

Art. II.3.10. Scheepvaarttuchtvergrijpen

Het is de schepelingen verboden zich schuldig te maken aan de volgende scheepvaarttuchtvergrijpen:

- 1° gewone ongehoorzaamheid;
- 2° niet tijdig op zijn post zijn;
- 3° afwezigheid tijdens de wacht;
- 4° gebrek aan waakzaamheid op de wacht;
- 5° dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder rustverstoring;
- 6° twist op zee of tijdens de dienst;
- 7° onregelmatige afwezigheid van boord;
- 8° tersluiks aan boord brengen van alcoholische dranken, verdovende middelen of geneesmiddelen voor eigen gebruik;
- 9° opzettelijke beschadiging van scheepsmateriaal;
- 10° gebruik van scheepsmateriaal zonder toelating;
- 11° oneerbiedigheid jegens meerderen.

Art. II.3.11. Dronkenschap met rustverstoring

Het is eenieder verboden zich aan boord of tijdens de dienst te bevinden in een staat van dronkenschap en een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende middelen of geneesmiddelen en daardoor de rust te verstoren.

Art. II.3.12. Maken van vuur

Het is eenieder verboden op plaatsen aan boord waar zulks verboden is vuur te maken, alsook die plaatsen te betreden met vuur of met voorwerpen of stoffen die brand kunnen veroorzaken.

Art. II.3.13. Vernieling van scheepsmaterieel

Het is eenieder verboden scheepsmaterieel opzettelijk te vernielen, onbruikbaar te maken of achter te laten.

Art. II.3.14. Beschadiging van scheepsmaterieel

Het is de gezagvoerder en de officieren verboden opzettelijk scheepsmaterieel te beschadigen of te laten beschadigen.

Art. II.3.15. Aan boord brengen van beslagbare voorwerpen

Het is eenieder verboden buiten weten van de gezagvoerder en de scheepseigenaar of de reder, voorwerpen of stoffen aan boord te brengen of te hebben, dan wel voorwerpen of stoffen van boord te brengen, waarvan de inbeslagneming voor de scheepseigenaar of de reder kosten kan meebrengen.

Zodra hij kennis heeft van de aanwezigheid ervan aan boord mag de gezagvoerder de in het eerste lid bedoelde voorwerpen of stoffen in verzekerde bewaring nemen ten einde ze in de eerste haven af te geven aan de bevoegde overheid.

Art. II.3.16. Smokkel

Het is de gezagvoerder verboden, buiten weten van de scheepseigenaar of de reder, smokkelwaar in te schepen of te ontschepen of dit te laten doen, en daardoor te veroorzaken dat het schip of de lading geheel of ten dele verbeurd wordt verklaard of dat ten laste van het schip een geldboete wordt opgelegd.

Art. II.3.17. Diefstal

Het is eenieder verboden aan boord diefstal te plegen.

Art. II.3.18. Vervalsing van levensmiddelen

Het is eenieder verboden opzettelijk levensmiddelen te vervalsen die zich aan boord bevinden of voor het gebruik aan boord bestemd zijn.

Art. II.3.19. Postverlating

§ 1. Het is de schepelingen die aan het roer of op de uitkijk staan of zich op een bedienings- of wachtpost bevinden verboden hun post te verlaten alvorens te zijn afgelost.

§ 2. Het is de schepelingen wie een van de in paragraaf 1 bedoelde verantwoordelijkheden is opgedragen verboden van boord afwezig te zijn zodat zij de betrokken taken niet kunnen uitvoeren.

§ 3. Het is elke Belg en elke vreemdeling verboden door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van België, tot de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde scheepvaartmisbedrijven aan te zetten of tot het plegen ervan aan te moedigen.

Art. II.3.20. Scheepsverlating door de gezagvoerder

Behoudens overmacht of machtiging is het de gezagvoerder verboden zijn schip te verlaten terwijl zijn scheepsarbeidsovereenkomst nog loopt.

Art. II.3.21. Ongehoorzaamheid

Het is de opvarenden, met inbegrip van de officieren, verboden uitdrukkelijk te weigeren te gehoorzamen aan de bevelen die door de gezagvoerder of, in diens naam, door een officier worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en zijn opvarenden.

Art. II.3.22. Weerspannigheid

§ 1. Het is eenieder verboden tegenover de gezagvoerder of een officier weerspannigheid te plegen zoals omschreven in artikel 269 van het Strafwetboek.

§ 2. Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

Art. II.3.23. Smaad

§ 1. Het is de opvarenden verboden de gezagvoerder, een officier tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten, te smaden door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde verbod is mede van toepassing op de gezagvoerder van een vreemd schip dat zich in wateren onder Belgische jurisdictie bevindt

Art. II.3.24. Slagen

Het is de opvarenden verboden slagen toe te brengen aan een van de in artikel II.3.23 genoemde personen tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten.

Art. II.3.25. Samenspanning

§ 1. Het is eenieder verboden deel te nemen aan een samenspanning tegen de veiligheid, de vrijheid of het gezag van de gezagvoerder.

Onder samenspanning wordt verstaan het besluit om aldus te handelen na beraming door verscheidene personen, waaronder ten minste twee opvarenden.

§ 2. Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

Art. II.3.26. Overmeestering van het schip

§ 1. Het is eenieder verboden zich door bedrog, geweld of bedreigingen jegens de gezagvoerder van het schip meester te maken.

§ 2. Het is eenieder verboden ten einde de in paragraaf 1 bedoelde misdaad te vergemakkelijken, doodslag te plegen.

§ 3. Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

Art. II.3.27. Misbruik van gezag

§ 1. Het is de gezagvoerder, de officieren en alle andere aan boord met gezag beklede personen verboden misbruik te maken van hun gezag dan wel zodanig misbruik op te leggen, toe te laten of te dulden ten opzichte van een opvarende.

§ 2. Het is de gezagvoerder, de officieren of alle andere aan boord met gezag beklede personen eveneens verboden zich jegens een opvarende schuldig te maken aan smaad door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

§ 3. Het is de gezagvoerder verboden tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van zijn opdrachten zonder wettige reden geweld te gebruiken, te doen of te laten gebruiken.

Art. II.3.28. Aanmatiging van gezag

Het is de gezagvoerder verboden uitdrukkelijk of stilzwijgend te bevorderen dat een ander zich het gezag met betrekking tot het besturen en het voeren van het schip aanmatigt, en erin toe te stemmen slechts gezagvoerder in naam te zijn.

Art. II.3.29. Wederrechtelijke bevelvoering

§ 1. Het is eenieder verboden wederrechtelijk het bevel te voeren over een schip of aan boord wederrechtelijk een taak te verrichten waarvoor een diploma of een vergunning is vereist.

§ 2. Het is de scheepseigenaar en de reder verboden zich aan de in paragraaf 1 bedoelde feiten medeplichtig te maken.

Art. II.3.30. Wederrechtelijke inscheping

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden op onregelmatige wijze hetzij een schepeling in te schepen of te ontschepen, hetzij een passagier aan boord te nemen.

§ 2. Het is eenieder verboden zich zonder voorafgaande toestemming van de gezagvoerder aan boord van een Belgisch schip te bevinden en zich in de Belgische wateren aan boord van een vreemd schip te bevinden, voor zover, in dit laatste geval, de inscheping of ontscheping in die wateren heeft plaatsgehad.

§ 3. Het is verboden op welke wijze ook de inscheping of de ontscheping van een persoon bedoeld in paragraaf 2 of diens verblijf aan boord te bevorderen of diens verblijf aan boord te verzwijgen.

Art. II.3.31. Wederrechtelijke ontscheping

Het is de gezagvoerders van schepen die aanleggen in een Belgische haven of er verblijven verboden zonder verlof van de scheepvaartpolitie iemand te ontschepen die zich zonder zijn voorafgaande toestemming aan boord bevindt of die niet voorzien is van de bescheiden vereist voor toelating tot het Belgisch grondgebied.

Art. II.3.32. Wederrechtelijk langsij komen of aanmeren

Het is eenieder verboden voor de aankomst in een haven of op een ankerplaats en ondanks het verbod van de gezagvoerder of van een door deze gemachtigd officier langsij te komen, of een boot aan het schip te meren, tenzij als overheidsambtenaar in de uitoefening van zijn bediening.

Art. II.3.33. Alcoholverkoop

Het is niet door de gezagvoerder aangestelde leveranciers verboden op een schip alcoholische drank uit te delen of te verkopen aan de bemanning of aan enig ander persoon.

Art. II.3.34. Achterlating van zieken en gewonden

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden een zieke of gewonde schepeling in het buitenland achter te laten, zonder de consul of, zo die er niet is, de plaatselijke overheid daarvan kennis te geven, en hem niet de nodige middelen voor zijn behandeling of repatriëring te verschaffen, wanneer hij daartoe gehouden is.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden een zieke of gewonde passagier achter te laten voordat deze zijn haven van bestemming heeft bereikt, en daarvan geen kennis te geven aan de consul of, zo die er niet is, aan de plaatselijke overheid.

Art. II.3.35. Vertrek zonder voldoende levensmiddelen

Het is de gezagvoerder verboden zee te kiezen zonder voldoende levensmiddelen voor de bemanning aan boord te hebben.

Art. II.3.36. Inschepping van ongeschikte levensmiddelen

Het is de gezagvoerder verboden voor verbruik door de bemanning vervalste, beschadigde of bedorven eet- of voedingswaren, dranken of andere stoffen in te schepen.

Art. II.3.37. Verzet tegen levensmiddeleninspectie

Het is de gezagvoerder verboden zich te verzetten tegen het inspectiebezoek aan boord van de ambtenaren belast met de controle van de levensmiddelenvoorraden, of tegen de vervulling van hun opdrachten, of hen hierbij te hinderen.

Art. II.3.38. Ongehoorzaamheid tegenover de overheid

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden te weigeren te gehoorzamen aan de bevelen van de consul of van de scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde verbod is mede van toepassing op de gezagvoerder van een vreemd schip dat zich in de wateren onder Belgische jurisdictie bevindt.

Art. II.3.39. Ontbreken van uiterlijke kentekens

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden het bevel te voeren over een schip dat niet is voorzien van de bij de reglementen vereiste uiterlijke kentekens.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden de in paragraaf 1 bedoelde kentekens opzettelijk uit te wissen, te wijzigen of te bedekken.

Art. II.3.40. Overtreding in verband met scheepsdagboeken

Het is de gezagvoerder verboden de reglementen betreffende het bijhouden van de scheepsdagboeken te overtreden.

Art. II.3.41. Overtreding van bepalingen van het Burgerlijk Wetboek

Het is de gezagvoerder en de officieren verboden anders te handelen dan voorgeschreven door de artikelen 59, 60, 86, 87 en 988 tot 998 van het Burgerlijk Wetboek.

Art. II.3.42. Overtreding van bepalingen betreffende de strafrechtspleging

Het is de gezagvoerder verboden anders te handelen dan voorgeschreven door artikel II.7.130, § 1 tot 5.

Art. II.3.43. Afgifte en opmaak van valse scheepspapieren

Het is eenieder verboden zich scheepspapieren te doen afgeven of er te doen opmaken aan de hand van valse verklaringen of van stukken in de wetenschap dat zij vervalst of onjuist zijn.

Art. II.3.44. Namaking en vervalsing van zeemansboeken

Het is eenieder verboden een zeemansboek of een soortgelijk bescheid na te maken of te vervalsen en van een nagemaakt of vervalst zeemansboek of soortgelijk document gebruik te maken.

Art. II.3.45. Schuldig verzuim

§ 1. Het is gezagvoerder verboden na te laten hulp te verlenen aan enig persoon, zij het een vijand, die in levensgevaar wordt aangetroffen in zee of op andere scheepvaartwegen, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden na een aanvaring:

1° niet alle beschikbare middelen aan te wenden om het andere schip, de bemanning en de passagiers te redden, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden;

2° te verzuimen aan het andere schip de naam en de nationaliteit van zijn eigen schip op te geven, alsook de plaatsen vanwaar het komt en waarheen het gaat.

Art. II.3.46. Scheepsverlating door de gezagvoerder bij gevaar

§ 1. Buiten noodzaak is het de gezagvoerder verboden, zonder zich te beraden met de officieren of de voornaamste schepelingen, gedurende de reis zijn schip te verlaten terwijl het in gevaar verkeert.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden bij het verlaten van zijn schip wegens gevaar na te laten alle beschikbare middelen aan te wenden om de opvarenden, alsook de scheepspapieren en de scheepskas, de kostbaarste voorwerpen en goederen te redden.

§ 3. Het is de gezagvoerder die genoodzaakt is zijn schip te verlaten verboden niet als laatste van boord te gaan.

Art. II.3.47. Verkoop van het schip

Het is de gezagvoerder verboden zonder machtiging het door hem gevoerde schip te verkopen.

Art. II.3.48. Verduistering van het schip

Het is de gezagvoerder verboden het door hem gevoerde schip te verduisteren met het oogmerk zich wederrechtelijk te bevoordelen.

Art. II.3.49. Werping, vernieling van voorwerpen en koersafwijking

Het is de gezagvoerder verboden met misdadig opzet of met het oogmerk om te schaden, buiten noodzaak, de lading, de scheepsvoorraad of de scheepsbehoeften geheel of gedeeltelijk over boord te werpen of te vernielen, dan wel van zijn koers af te wijken.

Art. II.3.50. Opzettelijk stranding en andere beschadigingen

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden het door hem gevoerde schip met misdadig opzet te doen stranden, te vernielen of te doen verloren gaan, en het zwaar te beschadigen anders dan door brandstichting.

§ 2. Het is andere opvarenden dan de gezagvoerder verboden de in paragraaf 1 bedoelde feiten te plegen.

§ 3. Het is eenieder verboden om uit handelingen als omschreven in paragraaf 1 voordeel te trekken, wetende dat die handelingen opzettelijk zijn gepleegd.

§ 4. Het is verboden met misdadig opzet handelingen als omschreven in paragraaf 1 of paragraaf 2 uit te lokken of ertoe aan te zetten.

Art. II.3.51. Zeeroverij

§ 1. Het is de gezagvoerder en andere opvarenden verboden daden van zeeroverij te plegen.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden zijn schip opzettelijk in de macht van zeerovers te brengen.

§ 3. Het is de schepelingen verboden het schip tegen de wil van de gezagvoerder in de macht van zeerovers te brengen.

Art. II.3.52. Kaap- en oorlogsvaart

§ 1. Het is de eigenaar en de reder van een Belgisch schip verboden het, zonder vergunning van de bevoegde overheid, uit te rusten of te laten uitrusten voor de kaapvaart of de oorlog.

§ 2. Het is de schepelingen verboden wetens en willens hun diensten te verlenen aan een wederrechtelijk voor de kaapvaart of de oorlog uitgerust schip.

Titel 4 – Verstekelingen

Art. II.3.53. Verplichte arbeid

Wanneer aan boord van een Belgisch zeeschip een verstekeling wordt aangetroffen, kan hij in noodgevallen of in verband met zijn verblijf aan boord worden verplicht arbeid te verrichten.

Art. II.3.54. Kennisgeving en terbeschikkingstelling aan de overheid

§ 1. Wanneer de gezagvoerder vaststelt dat zich aan boord van zijn schip een verstekeling bevindt, moet hij in de eerste haven waar hij aanlegt na die vaststelling daarvan onverwijld kennis geven:

1° aan de scheepvaartpolitie, indien het een Belgische haven is;

2° aan de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post van het ressort waarbinnen die eerste aanleghaven is gelegen en aan de plaatselijke overheid, indien het een Belgisch schip in het buitenland betreft.

Te dien einde stelt de gezagvoerder in tweevoud een verklaring op die hij ondertekent en waarin in het bijzonder worden opgegeven:

1° de naam, de voornamen, de plaats en datum van geboorte, het adres en de nationaliteit of nationaliteiten van de verstekeling;

2° alle bijzonderheden betreffende de persoon van de verstekeling;

3° de plaats van inscheeping of, bij gebreke van precieze gegevens, de vermoedelijke plaats van inscheeping van de verstekeling;

4° de datum, het uur en de geografische positie van het schip bij het aantreffen van de verstekeling;

5° een bondig relaas van de omstandigheden waarin de verstekeling is aangetroffen;

6° de haven van vertrek en de daaropvolgende aanleghavens met datum van aankomst en vertrek ingeval de reis tijdens welke de verstekeling is aangetroffen, over verschillende

havens liep, en in elk ander geval, de havens die het schip heeft aangelopen na de vermoedelijke plaats van inscheeping te hebben verlaten.

Een exemplaar van die verklaring wordt bezorgd aan de scheepvaartpolitie of aan de Belgische consulaire ambtenaar en de plaatselijke overheid, naargelang het geval.

§ 2. De gezagvoerder kan, indien de eerste aanleghaven een Belgische haven is, de verstekeling aldaar ter beschikking van de scheepvaartpolitie stellen.

Wanneer de scheepvaartpolitie besluit de verstekeling te repatriëren of terug te zenden, kan hij de gezagvoerder verplichten hem opnieuw in te schepen.

§ 3. In het buitenland stelt de gezagvoerder van een Belgisch schip de verstekeling bij voorkeur ter beschikking van de bevoegde plaatselijke overheid in de eerste aanleghaven.

Ingeval de verstekeling tegen zijn ontscheeping in die haven bezwaren inbrengt, wordt hij ontscheept in een andere haven waar ontscheeping mogelijk is, onverminderd artikel II.3.53.

De verstekeling moet zijn bezwaren inbrengen zodra de gezagvoerder hem kennis heeft gegeven van zijn besluit om hem te ontschepen overeenkomstig het vorige lid.

Ingeval de verstekeling ter beschikking gesteld wordt van de bevoegde plaatselijke overheid, wordt een exemplaar van de in paragraaf 1 bedoelde verklaring van de gezagvoerder aan die overheid overhandigd.

Voor de terbeschikkingstelling wordt een beroep gedaan op de medewerking van de Belgische consulaire ambtenaar, indien deze beschikbaar is.

Art. II.3.55. Kosten

§ 1. Wanneer een verstekeling overeenkomstig artikel II.3.54 ter beschikking van de bevoegde overheid wordt gesteld, komen de kosten van onderhoud in de haven van ontscheeping en de eventuele kosten van repatriëring ten laste van de scheepseigenaar en de reder, onverminderd het recht deze kosten te verhalen op de Staat waarvan de verstekeling een onderdaan is.

Ingeval de betrokkene wordt onderhouden in een andere plaats dan de haven van ontscheeping of indien hij wordt teruggezonden naar een andere Staat dan die waarvan hij onderdaan is, zijn alleen de kosten van onderhoud gedurende drie maanden te rekenen van de datum van terbeschikkingstelling aan de bevoegde overheid en de eventuele kosten van terugzending of repatriëring ten laste van de scheepseigenaar en de reder.

§ 2. De kosten van onderhoud, repatriëring en terugzending moeten worden betaald binnen vijftien dagen te rekenen van de dag waarop de scheepvaartpolitie of de Belgische consulaire ambtenaar de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger heeft aangemaand om deze te betalen.

§ 3. In een Belgische haven kan de gezagvoerder of een andere vertegenwoordiger van de eigenaar van het schip worden verplicht ten behoeve van de scheepvaartpolitie een borg te stellen voor alle kosten van onderhoud, terugzending of repatriëring.

De afvaart van het schip of van enig ander schip toebehorende aan dezelfde eigenaar kan door de scheepvaartpolitie worden verdaagd tot de borg is gesteld.

Art. II.3.56. Bijzondere gevallen

§ 1. Ingeval een verstekeling die de nationaliteit heeft van een Staat die geen lidstaat van de Europese Unie is en zonder verlof van de scheepvaartpolitie is ontscheept, wordt hij op hetzelfde schip weer ingescheept of op kosten van het schip teruggezonden of gerepatriëerd. De kosten van onderhoud komen eveneens ten laste van het schip.

§ 2. Artikel II.3.55 is mede van toepassing op het in paragraaf 1 bedoelde geval alsook op het geval waarin een schepeling op Belgisch grondgebied achterblijft zonder voldoende geldmiddelen voor zijn onderhoud, terugzending of repatriëring.

BOEK 4 – SCHEEPVAARTVERKEER

Titel 1 – Algemene bepalingen

Art. II.4.1. Andere regelgeving

§ 1. Dit boek geldt onverminderd de internationaalrechtelijke en Unierechtelijke rechten en verplichtingen van België met betrekking tot het statuut van de zeegebieden, zoals onder meer bepaald in het VN-Zeerechtverdrag.

§ 2. Dit boek geldt onverminderd:

1° de wet van 19 augustus 1891 betreffende de zeevisserij in de territoriale zee,

2° de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee,

3° de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat,

4° de wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone,

5° de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee,

6° de wet van 17 augustus 2013 betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van de rijkdommen van de zee- en oceaانبodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtmacht;

7° de wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water.

Titel 2 – Politie- en scheepvaartreglementering

Art. II.4.2. Andere regelgeving en uitlegging

Deze titel geldt onverminderd het COLREG-Verdrag en wordt in overeenstemming daarmee uitgelegd.

Art. II.4.3. Reglementeringsbevoegdheid

De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische territoriale zee.

Titel 3 – Opvang van bijstandbehoevende schepen

Art. II.4.4. Richtlijn 2002/59/EG

Deze titel voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG van de Raad, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009.

Art. II.4.5. Begripsomschrijvingen

In deze titel en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

1° “wet van 17 februari 1993”: de wet van 17 februari 1993 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten: 1. Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake afbakening van de territoriale zee, 2.

Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van het continentaal plat, ondertekend te Brussel op 8 oktober 1990;

2° “wet van 10 augustus 1998”: de wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de

afbakening van het continentaal plat, en Bijlage, en briefwisseling, en het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996;

3° “IMO-Richtsnoeren betreffende toevluchtsoorden voor hulpbehoevende schepen”: de Richtsnoeren betreffende toevluchtsoorden voor hulpbehoevende schepen, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.949(23) van 5 maart 2004;

4° “IMO-Resolutie betreffende maritieme hulpdiensten”: de Resolutie betreffende maritieme hulpdiensten, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.950(23) van 26 februari 2004;

5° “maritieme zones”: de zeegebieden bedoeld in artikel II.4.6;

6° “schip”, in afwijking van artikel I.3, § 1, 1°: een zeeschip alsook vaste of drijvende kunstwerken;

7° “bijstandbehoevend schip”: onverminderd het SAR-Verdrag, een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip of de lading, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren;

8° “toevluchtsoord”: een voor de opvang van bijstandbehoevende schepen aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;

9° “exploitant”: de reder of beheerder van een schip;

10° “agent”: de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

11° “verzekeringsbewijs”: het verzekeringsbewijs bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;

12° “federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee”: de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee bedoeld in artikel 7, § 1, 1°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht;

13° “Samenwerkingsakkoord Kustwacht”: het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht en de Federale Overheidsdienst Justitie, waarmee ingestemd bij de wet van 4 april 2006;

14° “bevoegde instantie”: de instantie bevoegd voor de opvang van bijstandbehoevende schepen bedoeld in artikel II.4.7.

Art. II.4.6. Materiële en ruimtelijke toepassing

Deze titel is enkel van toepassing op situaties met betrekking tot de opvang van bijstandbehoevende schepen in de hierna omschreven maritieme zones:

1° de territoriale zee zoals zeewaarts afgebakend bij de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België en zoals zijwaarts afgebakend door:

- de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 8 oktober 1990, goedgekeurd bij de wet van 17 februari 1993;

- het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1998;

2° de exclusieve economische zone zoals ingesteld en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

3° het continentaal plat zoals ingesteld en afgebakend in de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat.

Art. II.4.7. Bevoegde instantie

§ 1. De gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen wordt aangeduid als de bevoegde instantie.

De bevoegde instantie wordt bijgestaan door de door de Koning aan te wijzen vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee.

§ 2. De bevoegde instantie beschikt op het ogenblik van de operatie over de vereiste deskundigheid en bevoegdheid om onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

§ 3. Vanaf het ogenblik bepaald in de plannen bedoeld in artikel II.4.9 oefent de bevoegde instantie de bevoegdheden van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee uit. De bevoegdheid van de bevoegde instantie om op grond van de in het eerste lid toegekende bevoegdheden op te treden, strekt zich slechts uit tot het treffen van de maatregelen en de beslissingen bedoeld in de artikelen II.4.8, § 1, eerste lid, en II.4.10.

§ 4. De bevoegde instantie en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee komen regelmatig bijeen om ervaringen uit te wisselen en de toekomstige uitoefening van hun bevoegdheden te verbeteren. Zij kunnen steeds samenkomen naar aanleiding van bijzondere omstandigheden.

Art. II.4.8. Veiligheids- en milieumaatregelen

§ 1. Wanneer ze optreedt overeenkomstig artikel II.4.7, § 3, mag de bevoegde instantie, met name wanneer de maritieme veiligheid of de bescherming van het mariene milieu in het gedrang komt, alle maatregelen nemen die door de Koning op een niet-exhaustieve wijze worden opgesomd in een besluit genomen na overleg in de Ministerraad.

§ 2. Om dwingende redenen van algemeen belang wordt het treffen en uitvoeren van de in paragraaf 1 bedoelde maatregelen niet verhinderd door beslag gelegd overeenkomstig artikel 1413 van het Gerechtelijk Wetboek, de artikelen III.64, III.83 en III.85 of door enige andere dwangmaatregel met betrekking het bijstandbehoevend schip.

§ 3. De Belgische Staat kan burgerrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor de al dan niet door de bevoegde instantie overeenkomstig artikel II.4.7, § 3 genomen maatregelen.

§ 4. In het in artikel II.4.7, § 3, bedoelde geval wint de bevoegde instantie onmiddellijk de met redenen omklede adviezen in van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee en van de door het Vlaams Gewest aangewezen instanties.

De federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee verstrekken aan de bevoegde instantie onmiddellijk de gevraagde adviezen.

Het ontbreken van de in het eerste lid bedoelde met redenen omklede adviezen ontslaat de bevoegde instantie niet van de voorafgaande beoordeling en de beslissingen bedoeld in de artikelen II.4.8, § 1, eerste lid, en II.4.10.

Art. II.4.9. Plannen

De bevoegde instantie stelt plannen op voor de opvang van schepen, teneinde het hoofd te bieden aan de dreigingen die uitgaan van bijstandbehoevende schepen zich in de maritieme zones bevinden, met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het mariene milieu. Deze plannen zijn operationele plannen bedoeld in artikel 6, 6° van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.

De in het eerste lid bedoelde plannen worden opgesteld na raadpleging van de betrokkenen en in overeenstemming met de IMO-Richtsnoren betreffende toevluchtsoorden voor hulpbehoevende schepen en de IMO-Resolutie betreffende maritieme hulpdiensten en omvatten ten minste de volgende informatie:

1° de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die zijn belast met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen;

2° de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het verlenen of weigeren van toegang tot het gekozen toevluchtsoord aan een bijstand behoevend schip;
3° informatie over de kustlijn van België en alle elementen die een voorafgaande beoordeling en een snelle besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip moeten mogelijk maken, met inbegrip van een beschrijving van de milieufactoren en van de economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;
4° de beoordelingsprocedures voor het verlenen of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord aan een bijstand behoevend schip;
5° de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;
6° procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;
7° de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid in verband met de opvang van schepen in toevluchtsoorden.

De naam en contactadressen van de bevoegde instantie en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, alsook van de in het tweede lid, 1°, bedoelde instanties belast met de ontvangst en behandeling van noodsignalen worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

De bevoegde instantie verstrekt, op verzoek, de relevante informatie over de in het eerste lid bedoelde plannen aan de aangrenzende lidstaten van de Europese Unie.

Bij de toepassing van de procedures op grond van de in het eerste lid bedoelde plannen zorgt de bevoegde instantie ervoor dat relevante informatie ter beschikking wordt gesteld van de bij de operaties betrokken partijen.

Indien een lidstaat van de Europese Unie daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig het vierde en het vijfde lid informatie ontvangen een vertrouwelijkheidsplicht.

De behandeling van geclassificeerde informatie gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Deze bepaling is enkel van toepassing op nationale informatie waarbij diegene die de informatie aflevert, bepaalt of ze mag worden gedeeld.

Art. II.4.10. Voorafgaande beoordeling

De bevoegde instantie beslist over de aanvaarding van een schip in een toevluchtsoord op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden, verricht op basis van de in artikel II.4.9, eerste lid, bedoelde plannen.

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen tot een toevluchtsoord worden toegelaten indien zij van oordeel is dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens of het mariene milieu.

Art. II.4.11. Verzekeringsbewijs

Het ontbreken van een verzekeringsbewijs ontheft de bevoegde instantie niet van de voorafgaande beoordeling en beslissing bedoeld in artikel II.4.10 en wordt door de bevoegde instantie niet als een voldoende reden beschouwd om te weigeren een schip in een toevluchtsoord op te vangen.

Zonder afbreuk te doen aan het eerste lid, kan de bevoegde instantie, wanneer zij een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of gezagvoerder van het schip verzoeken een verzekeringsbewijs over te leggen. Het opvragen van het verzekeringsbewijs mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een bijstandbehoevend schip.

Titel 4 – Wrakverwijdering

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

Art.II.4.12. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- 1° “scheepvaartweg”: de waterweg die gewoonlijk door de scheepvaart wordt gebruikt;
- 2° “bevoegde overheid”: de door de Koning met de uitvoering en de handhaving van dit hoofdstuk belaste overheid of overheden.

Art. II.4.13. Gehoudenheid *in solidum*

Telkens dit hoofdstuk verplichtingen, inbegrepen de verwijderingsplicht en financiële verplichtingen, oplegt aan de scheepseigenaar, zijn de reder en de scheepsgebruiker *in solidum* gehouden deze verplichtingen na te komen, en kan de bevoegde overheid elk van deze betrokkenen aanspreken ten einde volledige genoegdoening te bekomen, onverminderd het recht van verhaal waarover de aangesprokene desgevallend beschikt.

Art. II.4.14. Verwijderingsplicht

§ 1. De eigenaar van een schip dat in de territoriale zee gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is, moet dit schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.

§ 2. De eigenaar van zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen moet deze vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.

§ 3. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen moeten worden nagekomen met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, in het bijzonder deze welke betrekking hebben op de opruiming van gevaarlijke of schadelijke stoffen.

De bevoegde overheid kan de betrokken eigenaren nadere verplichtingen opleggen, waaronder termijnen.

De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.

§ 4. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen vervallen ingeval een vergunning of machtiging is verleend op grond van de artikelen 25 en 26 van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, en zolang deze vergunning of machtiging geldig is.

Art. II.4.15. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid

§ 1. Ingeval de in artikel II.4.14 bedoelde verplichtingen niet of gebrekkig worden nagekomen, in spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt of ingeval de eigenaar onbekend is, kan de bevoegde overheid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die voor de gebeurtenis waardoor het tuig of voorwerp op zee is terechtgekomen aansprakelijk wordt gehouden:

- 1° een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;

2° andere zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;

3° alle andere voor de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart nodig geachte maatregelen nemen;

4° alle andere nodig geachte maatregelen nemen ter bescherming van het mariene milieu.

De uitoefening van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheden kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel en doet geen afbreuk aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar bedoeld in artikel II.4.14.

§ 2. Het besluit van de bevoegde overheid om, ten aanzien van een schip of wrak, de in paragraaf 1 bedoelde bevoegdheden uit te oefenen wordt op een passende wijze bekendgemaakt.

In spoedgevallen waarover de overheid oordeelt, kan deze bekendmaking achterwege gelaten worden.

Zodra het besluit van de overheid werd bekendgemaakt, is het verboden de weg te ruimen zaken te verwijderen zonder vergunning van de bevoegde overheid.

Art. II.4.16. Voorschotten en zekerheden

§ 1. Voorafgaand aan de uitvoering van de in artikel II.4.15 bedoelde maatregelen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen dan wel, rechtstreeks, de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van de betrokken maatregelen te dekken.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde voorschot kan, zonder lasten voor de bevoegde overheid, worden vervangen door het stellen van een zekerheid die de overheid aanvaardbaar en voldoende acht.

De zekerheid is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het bedrag ervan werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de zekerheid verstrekt is.

De zekerheid is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met de in het eerste lid bedoelde som, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een geschikt geachte tijdsduur.

§ 3. Het voorschot of de zekerheid verschaft door een van de personen waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, dan wel door zijn verzekeraar, wordt geacht te zijn verschaft door al deze personen.

§ 4. Het voorschot en de zekerheid mogen door de bevoegde overheid worden aangewend voor de bekostiging van de uitvoering van de in artikel II.4.15 bedoelde maatregelen.

Het voorschot en de zekerheid zijn uitsluitend voor de vergoeding van de onkosten van de bevoegde overheid bestemd en zijn niet vatbaar voor beslag op verzoek van andere schuldeisers.

§ 5. Het vonnis dat na de verschaffing van het voorschot of de zekerheid het faillissement uitspreekt van degene die het voorschot of de zekerheid heeft verschaft, uitspraak doet over de aanvraag tot homologatie van diens reorganisatieplan of dat de overdracht onder gerechtelijk gezag beveelt, heeft voor het voorschot of de zekerheid geen gevolg.

Art. II.4.17. Betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten

Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor een schip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel II.4.15 uitgevoerde maatregelen.

De in het eerste lid bedoelde vordering is bevoorrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het schip of wegens de gebeurtenis waardoor het schip is gezonken, vergaan, gestrand of

verlaten of waardoor de betrokken zaak in zee is terechtgekomen, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens dit hoofdstuk van de bevoegde overheid schuldenaar zijn.

De bevoegde overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.

Geen betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de bevoegde overheid niet zijn voldaan.

Art. II.4.18. Vasthouding, beslag en verkoop

§ 1. Bij de uitoefening van de in artikel II.4.15 bedoelde bevoegdheden kan de bevoegde overheid het schip of wrak en alle betrokken zaken ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging vasthouden en in beslag nemen.

Ingeval bevoegde overheid vermoedt door de schuld van een schip schade te hebben geleden, kan zij elk schip waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging vasthouden en in beslag nemen.

De ambtenaren belast met het vasthouden en in beslag nemen worden aangeduid door de Koning.

§ 2. Het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd wordt vrijgegeven als overeenkomstig artikel II.4.16 het voorschot of de zekerheid is verschaft.

§ 3. De bevoegde overheid die een schip, een wrak of een andere zaak heeft laten verwijderen of die schuldeiser is voor schade veroorzaakt door de schuld van een schip, heeft in geval van niet-betaling het recht, het schip of de andere zaken te verkopen en zich, bij voorrang op elke andere schuldeiser, te doen betalen uit de prijs.

Het saldo van de verkoopopbrengst wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaren, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.

§ 4. Ingeval het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd door zijn eigenaar niet wordt teruggenomen, kan de bevoegde overheid ze verkopen. Daartoe laat de overheid, onverminderd paragraaf 6, voorafgaand aan de verkoop in twee nieuwsbladen en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de zaken en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de verwijdering, opruiming of andere maatregelen te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling.

Na het verstrijken van die termijn verkoopt de overheid de wrakken, tuigen of voorwerpen. De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van degene die van zijn rechten zal doen blijken, onder aftrek van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten.

§ 5. De bedragen die bij toepassing van de paragrafen 3 en 4 in de Deposito- en Consignatiekas worden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.

§ 6. Is de geborgen lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen verwijderd of opgeruimd bij onderhandse verkoop een grotere netto-opbrengst te verwachten, een en ander ter beoordeling van de bevoegde overheid, dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in paragraaf 4 vermelde bekendmakings- en termijnvoorschriften moeten worden nageleefd.

§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden als schade geleden door de bevoegde overheid aangemerkt, onder meer:

1° schade aan kunstwerken, zelfs in volle zee gelegen, waarvoor deze overheid instaat;

2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsook deze van maatregelen ter voorkoming of vermindering van door zulke maatregelen veroorzaakte schade;

3° schade berokkend bij de nakoming van de in artikel II.4.14 bedoelde verplichtingen;

4° schade berokkend bij de uitoefening van de in artikel II.4.15 bedoelde bevoegdheden;

5° de onkosten bedoeld in artikel II.4.17;

6° schade bedoeld in de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone

Art.II.4.19. Begripsomschrijvingen

In dit hoofdstuk en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 wordt verstaan onder:

- 1° “Verdragsgebied”: de exclusieve economische zone van een Staat die partij is bij het WRC-Verdrag, vastgesteld overeenkomstig het internationaal recht, of, indien een Staat die partij is bij het WRC-Verdrag een dergelijke zone niet heeft vastgesteld, een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;
- 2° “schip”, in afwijking van artikel I.3., § 1, 1°: een zeeschip, ongeacht het type, met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen en drijvende platforms, met uitzondering van platforms die ingezet worden bij de exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem;
- 3° “maritiem ongeval”: een aanvaring, stranding of een ander navigatie-incident of een ander voorval aan boord van een schip of daarbuiten dat leidt tot materiële schade of dreigend gevaar van materiële schade aan een schip of zijn lading;
- 4° “wrak”: als gevolg van een maritiem ongeval:
- a) een gezonken of gestrand schip; of
 - b) een deel van een gezonken of gestrand schip, met inbegrip van zaken die zich aan boord van dat schip bevinden of hebben bevonden; of
 - c) een zaak die op zee verloren is door een schip en is gestrand, gezonken of op zee op drift is geraakt; of
 - d) een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden of dat, naar redelijkerwijs verwacht kan worden, zal zinken of stranden, indien niet reeds doeltreffende maatregelen worden genomen om hulp te verlenen aan het in gevaar verkerend schip of andere zaak;
- 5° “gevaar”: elke situatie of dreiging die:
- a) een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart; of
 - b) naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer Staten;
- 6° “daarmee samenhangende belangen”: de belangen van een kuststaat die rechtstreeks worden getroffen of bedreigd door een wrak, zoals:
- a) maritieme activiteiten aan de kust, in een haven en in zeemondingen, met inbegrip van de visserij, die een essentieel middel van bestaan vormen voor de betrokken personen;
 - b) toeristische attracties en andere economische belangen in het betrokken gebied;
 - c) de gezondheid van de bevolking aan de kust en het welzijn van het betrokken gebied, met inbegrip van het behoud van de levende mariene rijkdommen en van de flora en fauna; en
 - d) infrastructuur buitengaats en onder water;

7° “opruiming”: elke vorm van voorkomen, beperken of ongedaan maken van het gevaar dat ontstaat door een wrak. “Opruimen” en “opgeruimd” worden dienovereenkomstig uitgelegd;
8° “geregistreerde eigenaar” de persoon of personen die als eigenaar van het schip is of zijn ingeschreven of, bij het ontbreken van registratie, de persoon of personen die eigenaar was of waren van het schip op het tijdstip van het maritieme ongeval. Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat is geregistreerd als exploitant van het schip, wordt onder „geregistreerde eigenaar” die maatschappij verstaan;

9° “exploitant van het schip”: de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de Internationale Beheerscode voor de veilige exploitatie van schepen en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-Code), goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.741(18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens hoofdstuk IX van het SOLAS-Verdrag, met inbegrip van de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden;

10° “getroffen Staat”: de Staat in het Verdragsgebied waarvan het wrak zich bevindt;

11° “Staat waar het schip geregistreerd is”: met betrekking tot een geregistreerd schip, de Staat waarin het schip is geregistreerd en met betrekking tot een niet-geregistreerd schip, de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren;

12° “bevoegde overheid”: de door de Koning met de uitvoering en de handhaving van het WRC-Verdrag en dit hoofdstuk belaste overheid of overheden.

Artikel II.4.20. Ruimtelijke toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing in de exclusieve economische zone.

Artikel II.4.21. Uitsluitingen

§ 1. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op maatregelen genomen uit hoofde van het INTERVENTION-Verdrag of het INTERVENTION-Protocol.

§ 2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat zolang ze uitsluitend worden gebruikt voor niet-commerciële overheidsdoeleinden, tenzij die Staat anders beslist en daarvan overeenkomstig artikel 4.3 van het WRC-Verdrag een kennisgeving heeft gedaan aan de Secretaris-Generaal van de IMO.

Art.II.4.22. Uitlegging

Dit hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het WRC-Verdrag.

Art. II.4.23. Doelstellingen en algemene beginselen

§ 1. De bevoegde overheid kan in overeenstemming met het WRC-Verdrag en dit hoofdstuk maatregelen nemen voor het opruimen van een wrak dat een gevaar vormt in e exclusieve economische zone.

§ 2. De maatregelen die de bevoegde overheid treft in overeenstemming met paragraaf 1 moeten in verhouding staan tot het gevaar.

§ 3. De in paragraaf 1 bedoelde maatregelen mogen hetgeen redelijkerwijs noodzakelijk is om een wrak dat een gevaar vormt op te ruimen, niet overstijgen en moeten worden beëindigd zodra het wrak opgeruimd is; zij mogen de rechten en belangen van andere Staten, met inbegrip van die van de Staat waar het schip geregistreerd is of van een betrokken natuurlijke persoon of rechtspersoon niet onnodig schaden.

§ 4. Aan de toepassing van het WRC-Verdrag en van dit Hoofdstuk binnen de exclusieve economische zone kan de Staat niet het recht ontlenen soevereiniteit of soevereine rechten uit te oefenen over een deel van de volle zee.

§ 5. De bevoegde overheid moet zich inspannen samen te werken wanneer de gevolgen van een maritiem ongeval dat leidt tot een wrak ook een andere Staat treffen.

Artikel II.4.24. Melding van wrakken

§ 1. De kapitein en de exploitant van een Belgisch schip dat betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval dat geleid heeft tot een wrak moet dit onverwijld melden aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de meldplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.

§ 2. In afwijking van artikel II.4.20, geldt de in paragraaf 1 bedoelde verplichting in alle zeegebieden en andere delen van het grondgebied van de Partijen bij het WRC-Verdrag waarop de regeling van dat verdrag van toepassing is.

§ 3. In de in paragraaf 1 bedoelde meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die voor de getroffen Staat nodig zijn ten einde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in overeenstemming met artikel II.4.25, waaronder:

- 1° de precieze locatie van het wrak;
- 2° het type, de omvang en constructie van het wrak;
- 3° de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;
- 4° de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en
- 5° de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.

Artikel II.4.25. Vaststelling van gevaar

Bij het vaststellen of een wrak een gevaar vormt, moet de bevoegde overheid de volgende criteria in acht nemen:

- 1° het type, de omvang en constructie van het wrak;
- 2° de diepte van het water in het gebied;
- 3° getijverschil en stromingen in het gebied;
- 4° bijzonder kwetsbare gebieden die in overeenstemming met de door de IMO aangenomen richtlijnen zijn erkend en indien van toepassing, aangewezen, of een duidelijk omschreven gebied van de exclusieve economische zone waar bijzondere verplichte maatregelen zijn aangenomen uit hoofde van artikel 211.6 van het VN-Zeerechtverdrag;
- 5° nabijheid van scheepvaartroutes of vastgestelde verkeersroutes;
- 6° verkeersdichtheid en frequentie;
- 7° soort verkeer;
- 8° aard en kwantiteit van de lading van het wrak, de hoeveelheid en soorten olie (bijvoorbeeld bunkerolie en smeerolie) aan boord van het wrak en in het bijzonder de schade die waarschijnlijk kan ontstaan indien de lading of olie vrijkomt in het mariene milieu;
- 9° de kwetsbaarheid van de havenvoorzieningen;
- 10° de heersende meteorologische en hydrografische omstandigheden;
- 11° de submariene topografie van het gebied;
- 12° de hoogte van het wrak boven of onder het wateroppervlak bij het laagste astromisch getij;
- 13° de akoestische en magnetische profielen van het wrak;
- 14° de nabijheid van installaties, pijpleidingen, telecomunicatiekabels en vergelijkbare structuren buitengaats; en
- 15° andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak.

Artikel II.4.26. Lokalisering van wrakken

§ 1. Indien bekend wordt dat er een wrak is, stelt de bevoegde overheid met spoed al hetgeen haalbaar is in het werk, met inbegrip van de hulp van Staten en organisaties, ten einde zeelieden en de betrokken Staten te waarschuwen voor de aard en locatie van het wrak.

§ 2. Indien de bevoegde overheid redenen heeft om aan te nemen dat een wrak een gevaar vormt, ziet zij erop toe dat alle praktische maatregelen worden getroffen om de precieze locatie van het wrak vast te stellen.

Artikel II.4.27. Markering van wrakken

§ 1. Indien de bevoegde overheid vaststelt dat een wrak een gevaar vormt, ziet zij erop toe dat alle redelijke maatregelen worden getroffen om het wrak te markeren.

§ 2. Bij het markeren van het wrak worden alle praktische maatregelen getroffen om te waarborgen dat de markeringen voldoen aan het internationaal aanvaarde systeem voor bebakening dat gehanteerd wordt in het gebied waar het wrak zich bevindt.

§ 3. De bevoegde overheid verspreidt de bijzonderheden van de markering van het wrak door middel van alle gepaste middelen, met inbegrip van de juiste zeevaartkundige publicaties.

Artikel II.4.28. Maatregelen ter vereenvoudiging van de opruiming van wrakken

§ 1. Indien de bevoegde overheid vaststelt dat een wrak een gevaar vormt, moet zij onverwijld:

1° de Staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar informeren; en

2° met de Staat waar het schip geregistreerd is alsook met andere door het wrak getroffen Staten te overleggen over de met betrekking tot het wrak te treffen maatregelen.

§ 2. De geregistreerde eigenaar moet een wrak waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt opruimen.

§ 3. Indien vastgesteld is dat een wrak een gevaar vormt, moet de geregistreerde eigenaar of een andere belanghebbende partij aan de bevoegde overheid een bewijs overleggen van verzekering of andere financiële zekerheid, zoals vereist door artikel 12 van het WRC-Verdrag en artikel II.2.8, § 3, naargelang het geval.

§ 4. De geregistreerde eigenaar kan namens de eigenaar een overeenkomst sluiten met een hulpverlener of andere persoon teneinde het wrak op te ruimen waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt. Alvorens het opruimen aanvangt, kan de bevoegde overheid voorwaarden vastleggen voor dit opruimen uitsluitend voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat het opruimen geschiedt op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

§ 5. Wanneer de paragrafen 2 en 4 bedoelde opruiming is aangevangen, kan de bevoegde overheid uitsluitend in deze opruiming tussenkomen voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat dit doeltreffend geschiedt en op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

§ 6. De bevoegde overheid:

1° bepaalt een redelijke termijn binnen welke de geregistreerde eigenaar het wrak moet opruimen, rekening houdend met de aard van het in overeenstemming met artikel II.4.25 vastgestelde gevaar;

2° stelt de geregistreerde eigenaar schriftelijk in kennis van de door haar gestelde termijn en vermeldt daarbij dat, indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen die termijn op te ruimen, zij het wrak voor rekening van de geregistreerde eigenaar kan doen opruimen; en

3° stelt de geregistreerde eigenaar er schriftelijk van in kennis dat zij beoogt onverwijld op te treden indien het gevaar bijzonder groot wordt.

§ 7. Indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen de in overeenstemming met paragraaf 6, 1° vastgestelde termijn op te ruimen, of indien geen contact kan worden gelegd met de geregistreerde eigenaar, kan de bevoegde overheid het wrak langs de meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

§ 8. In omstandigheden waarin onverwijld optreden vereist is en de bevoegde overheid de Staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar daarvan in kennis heeft gesteld, kan zij het wrak langs de meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

§ 9. De bevoegde overheid verschaft de in dit artikel bedoelde inlichtingen aan de in de in artikel II.4.24, § 3 bedoelde meldingen genoemde geregistreerde eigenaar.

Artikel II.4.29. Aansprakelijkheid van de eigenaar

§ 1. Onverminderd artikel II.4.30 is de geregistreerde eigenaar aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak overeenkomstig respectievelijk de artikelen II.4.26, II.4.27 en II.4.28, tenzij de geregistreerde eigenaar aantoont dat het maritieme ongeval dat tot het wrak geleid heeft:

1° het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;

2° in zijn geheel is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken; of

3° in zijn geheel is veroorzaakt door nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een Regering of andere autoriteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van verlichting of andere navigatiehulpmiddelen bij de uitoefening van die taak.

§ 2. Niets in dit hoofdstuk tast het recht aan van de geregistreerde eigenaar zijn aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van enige toepasselijke nationale of internationale regeling, zoals het LLMC-Verdrag.

§ 3. Geen vordering tot vergoeding van de kosten bedoeld in paragraaf 1 kan tegen de geregistreerde eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met de bepalingen van het WRC-Verdrag en dit hoofdstuk.

§ 4. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal tegenover derden.

Artikel II.4.30. Uitzonderingen op de aansprakelijkheid

§ 1. De geregistreerde eigenaar is uit hoofde van dit hoofdstuk niet aansprakelijk voor de kosten bedoeld in artikel II.4.29, § 1 indien en voor zover de aansprakelijkheid voor dergelijke kosten in strijd zou zijn met:

1° het BUNKER-Verdrag;

2° het CLC-Verdrag;

3° het HNS-Verdrag; of

4° het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, opgemaakt te Parijs op 29 juli 1960 en goedgekeurd bij de wet van 1 augustus 1966, zoals gewijzigd, of het gebied van de kernenergie, 1960, of het Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake kernschade, opgemaakt te Wenen op van 21 mei 1963, zoals gewijzigd; of nationaal recht dat beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; een en ander mits het desbetreffende verdrag van toepassing en van kracht is.

§ 2. Voor zover maatregelen uit hoofde van dit hoofdstuk worden aangemerkt als berging overeenkomstig het van toepassing zijnde nationale recht of een internationaal verdrag, is dat recht of verdrag van toepassing op kwesties omtrent het loon of de vergoeding verschuldigd aan de berger, met uitsluiting van de regels van dit hoofdstuk.

Artikel II.4.31. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar

Elke vordering tot vergoeding van kosten die voortvloeit uit dit Verdrag kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar. In een dergelijk geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de liquidatie van de geregistreerde eigenaar) waarop de geregistreerde eigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van aansprakelijkheid uit hoofde van een van toepassing zijnde nationale of internationale regeling. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met het eerste lid in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat het maritieme ongeval veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar; maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de geregistreerde eigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft evenwel het recht te vorderen dat de geregistreerde eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

Artikel II.4.32. Termijnen

Het recht kosten uit hoofde van het WRC-Verdrag of dit hoofdstuk te verhalen vervalt wanneer niet binnen drie jaar na de datum waarop het gevaar is vastgesteld in overeenstemming met het WRC-Verdrag of dit hoofdstuk een vordering wordt ingesteld. In geen geval kunnen echter vorderingen worden ingesteld na zes jaar na de datum van het maritieme ongeval dat tot het wrak heeft geleid. Indien het maritieme ongeval bestaat uit een reeks feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

Artikel II.4.33. Opruiming van andere zaken dan wrakken

Op de opruiming in de exclusieve economische zone van andere zaken dan wrakken bedoeld in artikel II.4.19, 4°, die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het mariene milieu, zijn de artikelen II.4.12 tot II.4.18 van overeenkomstige toepassing.

Het eerste lid geldt onverminderd de toepassing van de artikelen 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België.

Titel 5 – Onderzoek van scheepvaartongevallen

Art. II.4.34. Richtlijn 2009/18/EG

Deze titel voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Art. II.4.35. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder:

1° “bevoegde onderzoeksinstantie”: een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de

zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;

2° “MIK”: het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het

“Samenwerkingsakkoord Kustwacht”: het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht en de Federale Overheidsdienst Justitie, waarmee ingestemd bij de wet van 4 april 2006;

3° “IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.849(20) van 27 november 1997, met inbegrip van de latere wijzigingen ervan;

4° “IMO-Code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 met inbegrip van de latere wijzigingen ervan;

5° “Belgische zeewateren”: de volgende vaarwateren, zoals zij desgevallend door de Koning nader worden afgebakend:

a) de Belgische territoriale zee;

b) de langs de Belgische kust gelegen havens;

c) de Beneden-Zeeschelde;

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

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

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

g) het kanaal van Brugge naar Zeebrugge;

h) het kanaal van Brugge naar Oostende;

6° “maritieme zones”: de Belgische zeewateren, de exclusieve economische zone zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, en het continentaal plat zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;

7° “binnenwateren”: de Belgische openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren;

8° “binnenschip”, in afwijking van artikel I.3, § 1, 10°: elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

9° “ro-ro-veerboot”: een zeeschip voor passagiersvervoer dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het zeeschip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

10° “hogesnelheidspassagiersschip”: een zeeschip dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan $3,7 \Delta^{0,1667}$, waarbij “ Δ ” gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m^3), met uitsluiting van vaartuigen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aërodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect;

11° “scheepvaartongeval”: een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een zeeschip, met zich heeft meegebracht:

a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee; of

- b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het zeeschip of dat in verband staat met deze bewegingen; of
 - c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een zeeschip; of
 - d) materiële schade geleden door een zeeschip; of
 - e) de stranding van een zeeschip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring; of
 - f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of die verband houdt met deze exploitatie; of
 - g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer zeeschepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer zeeschepen;
- 12° “ernstig scheepvaartongeval”: een scheepvaartongeval dat niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval wordt beschouwd en dat ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft:
- a) structurele schade die de zeewaardigheid van het zeeschip aantast; of
 - b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan; of
 - c) een defect waardoor het zeeschip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;
- 13° “zeer ernstig scheepvaartongeval”: een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft:
- a) het volledig verlies van het zeeschip, of
 - b) het verlies van mensenlevens, of
 - c) zware vervuiling;
- 14° “incident”: een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee zodat het zeeschip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het zeeschip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;
- 15° “veiligheidsonderzoek”: een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een zeeschip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het doen van de nodige veiligheidsaanbevelingen;
- 16° “de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat”: de Staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt conform het onderling akkoord tussen de Staten die een aanzienlijk belang hebben;
- 17° “ernstige verwondingen”: verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur met zich brengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;
- 18° “Staat die een aanzienlijk belang heeft”: een Staat:
- a) die de vlagstaat is van het zeeschip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt; of
 - b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden; of
 - c) waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of bedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de Staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft; of
 - d) waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht hebben of bedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de Staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft; of
 - e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze Staat; of
 - f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek; of

- g) die laatst werd aangelopen door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale zee van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte;
- h) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat;
- 19° “IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee”: de Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie LEG.3(91) van 27 april 2006, met inbegrip van de latere wijzigingen ervan;
- 20° “VDR”: een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van Resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en van Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm Nr. 61996;
- 21° “veiligheidsaanbeveling”: elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle:
- a) hetzij van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,
 - b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;
- 22° “EMCIP-databank”: de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam “Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen” (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP);
- 23° “onderzoeker”: de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen bedoeld in artikel II.4.38;
- 24° “exploitant”: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als rompbevrachter, één of meer zeeschepen exploiteert;
- 25° “havenbestuur”: de publiekrechtelijke rechtspersoon die door de bevoegde regelgever belast is met het beheer en de exploitatie van een haven;
- 26° “schip/haven raakvlak”: interacties die plaatsvinden wanneer een zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het zeeschip.

Art. II.4.36. Materiële en ruimtelijke toepassing

§ 1. Deze titel is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

- 1° waarbij Belgische zeeschepen zijn betrokken; of
- 2° die zich voordoen in de maritieme zones; of
- 3° die zich voordoen op de binnenwateren en waarbij zeeschepen zijn betrokken; of
- 4° die andere aanzienlijke belangen van het Koninkrijk België raken.

§ 2. Deze titel is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken:

- 1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- 2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -schepen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
- 3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;
- 4° vissersschepen met een lengte van minder dan 15 meter;
- 5° vaste booreilanden.

Art. II.4.37. Doelstelling

§ 1. Deze titel heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door zeeschepen te voorkomen en dusdoende de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door:

1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en incidenten te bevorderen, teneinde de oorzaken ervan vast te stellen;

2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;

3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken ten einde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

§ 2. Het veiligheidsonderzoek uit hoofde van deze titel dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag.

Art. II.4.38. De Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen

Onder de benaming “Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen”, afgekort “FOSO”, wordt een onderzoeksinstantie opgericht.

De FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.

Art. II.4.39. Inrichting van de FOSO

§ 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de organisatie, de samenstelling en de werking van de FOSO en de bekwamheden van het personeel van de FOSO.

De Minister staat in voor de goede werking van de FOSO.

§ 2. De FOSO bestaat ten minste uit één personeelslid dat bekwaam is om de FOSO als directeur te leiden en om veiligheidsonderzoeken te verrichten.

§ 3. Bij de uitoefening van hun taken zijn de personeelsleden van de FOSO en de extern aangestelde deskundigen, wat betreft de door hen verkregen informatie, onderworpen aan het beroepsgeheim.

Art. II.4.40. Bevoegdheden van de FOSO

§ 1. De FOSO is bevoegd om veiligheidsonderzoeken in te stellen naar de scheepvaartongevallen en incidenten bedoeld in artikel II.4.36. Tenzij anders bepaald in deze titel, wordt het veiligheidsonderzoek uitgevoerd in overeenstemming met de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en de IMO-Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 is de FOSO bevoegd om te onderzoeken hoe de betrokken natuurlijke personen, rechtspersonen of overheden, waarvan het handelen of nalaten blijkens het oordeel van de FOSO heeft bijgedragen tot het ontstaan van het scheepvaartongeval of incident, de veiligheidsaanbevelingen hebben opgevolgd. De FOSO kan de genomen herstelmaatregelen onderzoeken ten einde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

De FOSO rapporteert ten minste één maal per jaar schriftelijk over het in het eerste lid bedoelde onderzoek aan de Kamer van volksvertegenwoordigers op de door de Koning bepaalde wijze.

§ 3. De FOSO mag de haar toevertrouwde taken uitbreiden tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot de scheepvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden met zich brengen.

De FOSO mag haar taken uit hoofde van deze titel combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan scheepvaartongevallen en incidenten, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Art. II.4.41. Onderzoeksverplichting

§ 1. De FOSO stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval:

1° waarbij een Belgisch zeeschip is betrokken, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval;

2° in de maritieme zones of de binnenwateren, ongeacht de vlag van het zeeschip dat bij het scheepvaartongeval betrokken is;

3° waarbij België een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of de vlag van het betrokken zeeschip.

§ 2. De FOSO verricht bij een ernstig scheepvaartongeval een voorafgaande beoordeling ten einde te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

Wanneer de FOSO op basis van de voorafgaande beoordeling beslist geen veiligheidsonderzoek naar een ernstig ongeval te verrichten, zendt ze haar met redenen omkleed besluit toe aan de Minister en aan de Europese Commissie.

§ 3. In het geval van een ander scheepvaartongeval of incident dan bedoeld in paragraaf 1 of paragraaf 2, beslist de FOSO of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

§ 4. Bij de beslissingen bedoeld in paragraaf 2, tweede lid en paragraaf 3, houdt de FOSO rekening met de ernst van het scheepvaartongeval of incident, het type zeeschip en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten.

Art. II.4.42. Leiding van en deelname in het veiligheidsonderzoek

§ 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, zijn betrokken, werkt de FOSO samen met de bevoegde overheidsinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben ten einde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. De FOSO stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere Staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de FOSO. De FOSO neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.

De FOSO beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de FOSO de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. De FOSO werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt de FOSO met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie vergaard in de loop van haar veiligheidsonderzoek uit, met name om, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken. De FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1, blijft de FOSO verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke de in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.

§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze titel en van het internationaal recht mag de FOSO in onderling overleg de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk veiligheidsonderzoek, per geval aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.

§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersschip bij een scheepvaartongeval of incident betrokken is, wordt de procedure tot veiligheidsonderzoek ingeleid door de FOSO indien het scheepvaartongeval of incident heeft plaatsgevonden in de maritieme zones of indien het in volle zee heeft plaatsgevonden en indien België het laatste land is dat door de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersschip is aangelopen. De FOSO blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk is.

§ 5. Wanneer twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, bij een veiligheidsonderzoek betrokken zijn, brengt de FOSO de kosten van haar activiteiten niet in rekening.

Indien de FOSO niet bij het veiligheidsonderzoek betrokken is en om bijstand wordt verzocht, maakt de FOSO met de bij het veiligheidsonderzoek betrokken bevoegde onderzoeksinstanties afspraken over de vergoeding van de kosten.

§ 6. Indien de FOSO de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt ze de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die de FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel II.4.37 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.

§ 7. De medewerking van de FOSO aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, doet niets af aan de uit deze titel voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken.

Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt, waarbij de FOSO betrokken is, kan de FOSO beslissen om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek overeenkomstig de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee wordt verricht.

§ 8. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken volgt de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee die is ontwikkeld uit hoofde van artikel 4, c), van de Verordening (EG) Nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is ten einde de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

§ 9. De FOSO vangt het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk aan, en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.

Art. II.4.43. Betrokkenheid van zeevarenden

Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel II.4.41, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is,

overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag.

Art. II.4.44. De FOSO-bijdrage

§ 1. Met het oog op de dekking van oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO is aan de FOSO een bijdrage verschuldigd.

De bijdrage bedoeld in het eerste lid is verschuldigd door de exploitanten van Belgische zeeschepen en door de exploitanten van vreemde zeeschepen die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aanlopen.

§ 2. De bijdrage van de exploitanten van een Belgisch zeeschip is elk kalenderjaar verschuldigd.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het Belgisch zeeschip.

De bijdrage van de exploitanten bedraagt 0,0128 euro per brutotonnenmaat van het Belgisch zeeschip waarvan zij de exploitant zijn op 1 januari van het kalenderjaar waarin de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedoeld in het eerste lid wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het bedrag wordt naar onder op de euro afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig cent.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedraagt minimaal 25 euro en maximaal 1.500 euro per Belgisch zeeschip waarvan zij exploitant zijn.

§ 3. De bijdrage van een vreemd zeeschip dat de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aanloopt wordt berekend volgens de volgende formule:

$(235.000 - BE)/JA$ waarbij

BE = totale bijdrage van exploitanten van Belgische zeeschepen bedoeld in paragraaf 2, derde lid.

JA = totaal aantal aanlopen van vreemde zeeschepen in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik Oostende en Zeebrugge in de periode van 1 oktober van het vorige kalenderjaar tot 30 september van het lopende kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het zeeschip onder vreemde vlag.

§ 4. De bedragen bedoeld in paragraaf 2, derde en vijfde lid, en paragraaf 3 worden jaarlijks geïndexeerd volgens de volgende formule:

Bedrag vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag wordt aangepast overeenkomstig het eerste lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van november 2015.

Het bekomen resultaat voor de bedragen bedoeld in paragraaf 2, vijfde lid, en paragraaf 3, wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

§ 5. De FOSO is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in paragraaf 2 en paragraaf 3, verhoogd met de bedragen bedoeld in artikel II.4.45, § 1 en § 2.

De FOSO zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in het eerste lid aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 oktober van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is. De bijdrage is uitvoerbaar binnen 30 dagen na het verzenden van de aanslag door de FOSO.

Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in paragraaf 3 verhoogd met de bijdrage bedoeld in artikel II.4.45, § 2, kan de Minister met het betrokken havenbestuur een samenwerkingsovereenkomst sluiten.

§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt elk zeeschip/haven raakvlak als een aanloop van een haven beschouwd.

Het aantal aanlopen per individueel zeeschip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar dat nodig is voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen “pilotage exemption certificate”, ongeacht of het vaartuig loodsplichtig is of niet.

Art. II.4.45. Kostprijs van het beroep op externe deskundigen

§ 1. Indien de FOSO een beroep doet op externe deskundigen voor het onderzoek van een scheepvaartongeval met een Belgisch zeeschip, wordt de reële kostprijs van de externe deskundigen, met inbegrip van alle door de externe deskundigen gemaakte onkosten, op de exploitanten van de Belgische zeeschepen verhaald.

De in het eerste lid bedoelde reële kostprijs van het beroep op externe deskundigen tussen 1 oktober van het voorgaande kalenderjaar en 30 september van het lopende kalenderjaar wordt gedeeld door het aantal Belgische zeeschepen waarvan de exploitanten de bijdrage bedoeld in artikel II.4.44, § 2, in het lopende kalenderjaar verschuldigd zijn.

Het bedrag vastgesteld overeenkomstig het tweede lid wordt bijgeteld bij het bedrag van de bijdrage vastgesteld overeenkomstig artikel II.4.44, § 2, en wordt opgenomen in de aanslag bedoeld in artikel II.4.44, § 5, tweede lid.

§ 2. Indien de FOSO een beroep doet op externe deskundigen voor het onderzoek van een scheepvaartongeval met een vreemd zeeschip, wordt de reële kostprijs van de externe deskundigen, met inbegrip van alle door de externe deskundigen gemaakte onkosten, verhaald op de exploitanten van de vreemde zeeschepen die de Belgische haven aanlopen die de bestemming of vertrekhaven was van dat zeeschip op de reis tijdens welke het scheepvaartongeval zich heeft voorgedaan.

De in het eerste lid bedoelde reële kostprijs van het beroep op externe deskundigen tussen 1 oktober van het voorgaande kalenderjaar en 30 september van het lopende kalenderjaar wordt gedeeld door het aantal aanlopen van vreemde zeeschepen die de in het eerste lid bedoelde Belgische haven tussen 1 oktober van het lopende kalenderjaar en 30 september van het volgende kalenderjaar hebben aangelopen.

Het bedrag vastgesteld overeenkomstig het tweede lid wordt bijgeteld bij het bedrag van de bijdrage vastgesteld overeenkomstig artikel II.4.44, § 3, verschuldigd door de exploitanten van vreemde zeeschepen die de in het eerste lid bedoelde haven tussen 1 oktober van het lopende kalenderjaar en 30 september van het volgende kalenderjaar aanlopen en wordt opgenomen in de aanslag bedoeld in artikel II.4.44, § 5, tweede lid.

§ 3. Indien de FOSO een beroep doet op externe deskundigen voor het onderzoek van een scheepvaartongeval met één of meer Belgische zeeschepen en één of meer vreemde zeeschepen, wordt de reële kostprijs van de externe deskundigen, met inbegrip van alle door de externe deskundigen gemaakte onkosten, voor de helft overeenkomstig paragraaf 1 en voor de helft overeenkomstig paragraaf 2 verhaald.

Art. II.4.46. FOSO-Begrotingsfonds

Met toepassing van artikel 62 van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat, wordt een begrotingsfonds betreffende de werking van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen opgericht.

Art. II.4.47. Jaarverslag

Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de FOSO bij de Minister, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de Gewesten een jaarverslag in waarin

verantwoording wordt afgelegd over de werking van de FOSO en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar door de FOSO zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.
De FOSO maakt dit jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek.

Art. II.4.48. Meldingsplichten

§ 1. Het MIK, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt dit onverwijld aan de FOSO en verstrekt aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante bescheiden.

In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch zeeschip betrokken is, meldt de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit zeeschip dit dadelijk aan de FOSO en verstrekt hij aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante bescheiden.

§ 2. In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch zeeschip en andere zeeschepen betrokken zijn, meldt de FOSO dit onverwijld aan de vlagstaat van het andere bij het scheepvaartongeval betrokken zeeschip.

§ 3. Indien de FOSO een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of incident meldt de FOSO dit onverwijld aan de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben.

Art. II.4.49. Samenwerking met andere bevoegde onderzoeksinstanties

§ 1. Indien de FOSO overeenkomstig artikel II.4.42 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, kan de FOSO toestaan dat op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een Staat die een aanzienlijk belang heeft één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. De FOSO kan een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een Staat is die een aanzienlijk belang heeft.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, kunnen zich door deskundigen laten bijstaan. De vertegenwoordigers en deskundigen bedoeld in het eerste en tweede lid, hebben toegang tot de tijdens het veiligheidsonderzoek vergaarde gegevens en informatie, mits zij zich tot geheimhouding verplichten en zij in de Staten of landen die zij vertegenwoordigen, niet tot een ruimere openbaarheid van gegevens zijn gehouden dan die waarin deze titel voorziet. Zij verstrekken aan de FOSO alle relevante informatie die zij ter beschikking hebben.

§ 2. De FOSO mag deelnemen aan een veiligheidsonderzoek buiten België dat wordt ingesteld door een bevoegde onderzoeksinstantie.

Art. II.4.50. Beheer van betrokken zaken

De FOSO bepaalt, in voorkomend geval in overleg met de aangezochte onderzoeksrechter, de nadere regels voor:

1° het al dan niet ter beschikking stellen en houden van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken door de FOSO voor de duur van het veiligheidsonderzoek of voor een duur die zo lang of zo kort is als de directeur van de FOSO bedoeld in artikel II.4.39, § 2, nodig oordeelt;

2° het bewaren van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

3° de teruggave van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

4° het vernietigen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen om redenen van veiligheid of volksgezondheid;

5° het opnieuw ter beschikking krijgen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken voor bijkomend onderzoek door de FOSO.

Het is verboden de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken te contamineren, te beschadigen, te vernietigen, te verwijderen, zonder toestemming van de FOSO te verplaatsen of op enige wijze aan het veiligheidsonderzoek door de FOSO te onttrekken.

Art. II.4.51. Legitimatiekaart

De Koning bepaalt de vorm en inhoud van de legitimatiekaart van de onderzoekers van de FOSO.

Art. II.4.52. Onderzoeksbevoegdheden

De onderzoekers van de FOSO en van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan zij overeenkomstig artikel II.4.42, § 3 de onderzoekstaak heeft gedelegeerd, hebben, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke overheden, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en zijn gemachtigd tot:

1° de vrije toegang tot de plaats van het scheepvaartongeval of incident evenals tot de inrichtingen, lokalen, vertrekken, het zeeschip, de inhoud ervan en tot het wrak of andere constructie, met inbegrip van het woongedeelte van een zeeschip, lading, uitrusting en wrakstukken. Een woning, al dan niet aan boord van een zeeschip, wordt slechts betreden met toestemming van de bewoner of mits voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter;

2° het zich zo nodig op elk ogenblik van de dag of nacht toegang verschaffen tot de onder 1° bedoelde plaatsen met bijstand van de politiediensten onder de onder 1° bedoelde voorwaarden;

3° het zich doen vergezellen door personen die daartoe door hen zijn aangeduid;

4° het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen, wrakstukken en onderdelen voor onderzoeks- en analysedoeleinden;

5° het vorderen van inlichtingen;

6° het onmiddellijk opstellen van een inventaris van bewijsmateriaal en het overgaan tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse;

7° het laten onderzoeken of analyseren van de onder 6° bedoelde voorwerpen en de vrije toegang tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;

8° het vrij inzien, kopiëren en gebruiken van alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, met betrekking tot een zeeschip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid;

9° de vrije toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;

10° de vrije toegang tot onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een zeeschip zijn betrokken of van andere relevante personen, en tot de resultaten daarvan;

11° het horen van getuigen in afwezigheid van personen die er belang bij zouden kunnen hebben het veiligheidsonderzoek te belemmeren;

12° de vrije toegang tot archiefgegevens en tot relevante informatie waarover federale overheden, de vlagstaat, de eigenaren, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in België zijn gevestigd;
13° het beroep doen op ondersteuning door de betrokken federale overheden, waaronder de scheepvaartcontroleurs en het MIK.

Art. II.4.53. Medewerkingsplichten

§ 1. Eenieder is verplicht aan een onderzoeker, binnen de door hem gestelde redelijke termijn, alle medewerking te verlenen die deze bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen.

Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

§ 2. De onderzoekers en externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.

Art. II.4.54. Vertrouwelijkheid

§ 1. Onverminderd de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, zorgt de FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de FOSO beslist dat met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;

2° bescheiden die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;

3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

§ 2. De ontwerprapporten bedoeld in artikel II.4.56 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door de FOSO zijn niet openbaar.

Art. II.4.55. Vernietiging of verdwijning van informatie

Het is verboden om na een scheepvaartongeval of incident informatie met betrekking hiertoe te vernietigen of te laten verdwijnen.

Art. II.4.56. Verslaggeving

§ 1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze titel wordt verricht, wordt in de door de FOSO bepaalde vorm en overeenkomstig de door de Koning bepaalde inhoud een verslag gepubliceerd dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

De FOSO kan over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig, of naargelang het geval, een ernstig scheepvaartongeval en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of incidenten, besluiten om een vereenvoudigd verslag te publiceren dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

§ 2. De FOSO doet al het mogelijke om de in paragraaf 1 bedoelde verslagen, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele veiligheidsaanbevelingen, binnen twaalf maanden vanaf de dag van het scheepvaartongeval of incident voor het publiek beschikbaar te maken, en met name aan de scheepvaartsector. Indien het niet mogelijk is het verslag bedoeld in paragraaf 1 binnen die termijn te voltooien, wordt binnen twaalf maanden na de dag van het scheepvaartongeval een tussentijds verslag opgesteld dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

§ 3. De FOSO zendt aan de Europese Commissie, aan de Minister en aan de betrokken partijen een afschrift toe van het verslag, het vereenvoudigde verslag of het tussentijdse verslag, bedoeld in de paragrafen 1 en 2. Ter verbetering van de kwaliteit van de in paragraaf 1 bedoelde verslagen op de wijze die het meest geschikt is ten einde de in artikel II.4.37 bedoelde doelstellingen te verwezenlijken, houdt de FOSO, ongeacht de bevindingen ten gronde, rekening met de desgevallend door de Commissie bij deze verslagen gemaakte technische opmerkingen.

Art. II.4.57. Bewijs in andere rechtsprocedures

De rapporten van de FOSO bedoeld in artikel II.4.56, §§ 1 en 2, en de veiligheidsaanbevelingen kunnen niet als bewijs worden gebruikt in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure.

Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure betreffende een scheepvaartongeval of incident bij het veiligheidsonderzoek waarvan de onderzoeker van de FOSO respectievelijk de externe deskundige betrokken zijn of geweest zijn.

Art. II.4.58. Veiligheidsaanbevelingen

§ 1. Met de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht; deze laatsten geven er, waar nodig, een passend gevolg aan overeenkomstig het vigerend Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.

De FOSO doet, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

§ 2. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of incident bepaald of de schuldvraag beantwoord.

Art. II.4.59. Informatieverstrekking aan de Europese Commissie

§ 1. Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te geven, brengt de FOSO, ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek, de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden genomen ten einde het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

§ 2. De FOSO brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en incidenten in de door de Koning beschreven vorm. De FOSO verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

Art. II.4.60. Billijke behandeling van zeelieden

Overeenkomstig de toepasselijke wetgeving wordt in het geval van een scheepvaartongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

BOEK 5 – BEVEILIGING

Titel 1 – Maritieme beveiliging

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Art. II.5.1. Verordening (EG) Nr. 725/2004 en Richtlijn 2005/65/EG

Deze titel voorziet in de uitvoering van 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 en in de omzetting van Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens.

Art. II.5.2. Begripsomschrijvingen

In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

- 1° “maritieme beveiliging”: de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die schepen, havenfaciliteiten en havens moeten beschermen tegen dreigingen van veiligheidsincidenten en opzettelijke ongeoorloofde acties;
- 2° “ISPS-Code”: de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten bedoeld in hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag, met inbegrip van de latere wijzigingen ervan;
- 3° “Verordening (EG) Nr. 725/2004”: de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- 4° “Richtlijn 2005/65/EG”: de Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;
- 5° “schip/haven raakvlak”: interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;
- 6° “havenfaciliteit”: een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee;
- 7° “haven”: elk uit land en water bestaand gespecificeerd gebied met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormen en waarvan de grenzen overeenkomstig artikel II.5.3, § 2 zijn afgebakend door de Koning;
- 8° “havenbeveiligingszone”: elk voor specifieke maritieme beveiliging, op basis van een veiligheidsbeoordeling, relevant gebied binnen een haven;
- 9° “havenbestuur”: de publiekrechtelijke rechtspersoon die door de bevoegde regelgever belast is met het beheer en de exploitatie van een haven, met inbegrip van het coördineren en controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten. Een havenbestuur kan meerdere afzonderlijke lichamen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;
- 10° “veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit”: de veiligheidsbeambte zoals bedoeld in bijlage II, deel A, punt 17 van Verordening (EG) Nr. 725/2004;
- 11° “veiligheidsincident”: iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven;
- 12° “opzettelijke ongeoorloofde actie”: een opzettelijke actie die gezien de aard of de context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading, en aan havenfaciliteiten of havens;
- 13° “ADCC”: de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;
- 14° “OCAD”: het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse zoals opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging.

Art. II.5.3. Ruimtelijke toepassing

§. 1. Deze titel is van toepassing op elke haven waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder Verordening (EG) Nr. 725/2004 vallen.

§. 2. De grenzen van de in paragraaf 1 bedoelde havens worden afgebakend 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 Verordening (EG) Nr. 725/2004, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.

§ 3. Deze titel is niet van toepassing op militaire installaties in havens.

Hoofdstuk 2 – Autoriteiten

Afdeling 1 – Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Art. II.5.4. Instelling en taken

§ 1. Er wordt een Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging opgericht.

§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging fungeert als de instantie voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.6 van Verordening (EG) Nr. 725/2004; als de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.7 van Verordening (EG) 725/2004 en als de instantie voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.4 van Richtlijn 2005/65/EG.

§ 3. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met:

1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;

2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging in de zin van artikel II.5.7 alsook de controle op de naleving ervan;

3° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;

4° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging en aan bevoegde overheden;

5° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;

6° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;

7° het verlenen of intrekken van het certificaat “Erkende beveiligingsorganisatie”;

8° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;

9° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop deze Titel van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;

10° de evaluatie en goedkeuring van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens;

11° het beoordelen en evalueren, op basis van een risicoanalyse, van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Minister van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens en de substantiële wijzigingen hiervan;

12° het verlenen van havenbeveiligingscertificaten als gevolg en bewijs van de goedkeuring door de minister.

Art. II.5.5. Inrichting

§ 1. De samenstelling en de werking van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging worden bepaald door de Koning.

§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging wordt ondersteund door:

1° een permanent secretariaat waarvan de werking wordt bepaald door de Koning;

2° een permanente commissie van deskundigen waarvan de samenstelling en de werking worden bepaald door de Koning.

Art. II.5.6. Behandeling van informatie

Binnen de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Art. II.5.7. Vaststelling van standaarden

Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging stelt de Koning dwingende standaarden inzake maritieme beveiliging vast.

Afdeling 2 – Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Art. II.5.8. Instelling, taken en inrichting

§ 1. De Koning richt voor elke haven een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging op en bepaalt er de samenstelling en werking van.

§ 2. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging fungeert als de autoriteit voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.5 van Richtlijn 2005/65/EG.

§ 3. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met:

1° het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of het havenstuur geleverde inlichtingen;

2° het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;

3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;

4° de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;

5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-code, alsook het tweejaarlijks voorleggen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van een gemotiveerd advies per havenfaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-code.

§ 4. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

Art. II.5.9. Behandeling van informatie

Binnen de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Afdeling 3 – Maritieme beveiligingsfunctionarissen

Art. II.5.10. Aanduiding

§ 1. De Koning duidt voor elke haven een maritieme beveiligingsfunctionaris aan.

§ 2. Ingeval de maritieme beveiligingsfunctionaris niet dezelfde persoon is als de beveiligingsbeambte(n) van de havenfaciliteit(en) in de zin van Verordening (EG) Nr. 725/2004, werken deze personen nauw samen.

Art. II.5.11. Taak

De maritieme beveiligingsfunctionaris fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven.

Hoofdstuk 3 – Havenbeveiligingsstructuur

Afdeling 1 – Beveiligingsniveaus

Art. II.5.12. Omschrijving

In elke haven en in voorkomend geval in elke havenbeveiligingszone zijn er drie beveiligingsniveaus:

1° Beveiligingsniveau 1: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende maritieme beveiligingsmaatregelen;

2° Beveiligingsniveau 2: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende maritieme beveiligingsmaatregelen bij verhoogde dreiging van veiligheidsincidenten of opzettelijke ongeoorloofde acties;

3° Beveiligingsniveau 3: het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere specifieke maritieme beveiligingsmaatregelen wanneer een veiligheidsincident of een opzettelijk ongeoorloofde actie waarschijnlijk of op handen is, zelfs wanneer het specifieke doelwit niet kan worden vastgesteld.

Art. II.5.13. Bepaling

De ADCC bepaalt het in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone van kracht zijnde beveiligingsniveau.

Het van kracht zijnde beveiligingsniveau kan gewijzigd worden voor de gehele haven of in voorkomend geval voor één of meerdere specifieke havenbeveiligingszones.

Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone wordt door de ADCC onmiddellijk ter kennis gebracht van elke betrokken persoon, entiteit, overheid of autoriteit.

Afdeling 2 – Veiligheidsbeoordeling

Art. II.5.14. Uitvoering

In elke haven voert het havenbestuur een veiligheidsbeoordeling uit.

Bij de veiligheidsbeoordeling wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsook met de naburige gebieden daarvan indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven, en wordt rekening gehouden met de uit hoofde van Verordening (EG) Nr. 725/2004 uitgevoerde beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan.

De veiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

Art. II.5.15. Goedkeuring

De veiligheidsbeoordeling van een haven wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, die beslist op gemotiveerd advies van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.

Art. II.5.16. Evaluatie

Elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.

Afdeling 3 – Havenbeveiligingsplan

Art. II.5.17. Opstelling

§ 1. In elke haven stelt het havenbestuur onder toezicht van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging een havenbeveiligingsplan op.

§ 2. Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de bevindingen van de voor de betrokken haven uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

§ 3. Het havenbeveiligingsplan omvat ten minste:

1° de integratie van de uit hoofde van Verordening (EG) Nr. 725/2004 opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;

2° de in voorkomende geval onderscheiden havenbeveiligingszones;

3° een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau in de haven of in voorkomend geval in de onderscheiden havenbeveiligingszones.

In voorkomend geval kunnen de maatregelen, procedures en acties verschillen per havenbeveiligingszone naargelang de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen;

4° een coördinatiestructuur tussen de verschillende in 3° bedoelde maatregelen, procedures en acties;

5° een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verbetering van de maritieme beveiliging;

6° een structuur voor overleg tussen de onderscheiden op het gebied van maritieme beveiliging belanghebbende partijen.

Art. II.5.18. Goedkeuring

Elk havenbeveiligingsplan en elke substantiële wijziging ervan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister, die beslist op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

Art. II.5.19. Havenbeveiligingscertificaat

§ 1. Als gevolg en bewijs van de in artikel II.5.18 bedoelde goedkeuring reikt de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aan het havenbestuur een havenbeveiligingscertificaat uit.

§ 2. Op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de Minister het havenbeveiligingscertificaat intrekken:

1° ingeval het havenbestuur heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, deze Titel of zijn uitvoeringsbesluiten;

2° ingeval het havenbestuur geen gevolg heeft gegeven aan de door de Minister op grond van artikel II.5.20 gegeven instructies.

Art. II.5.20. Evaluatie

Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging legt de in het vorige lid bedoelde evaluatie voor aan de Minister.

De Minister kan op grond van de voorgelegde evaluatie:

- 1° de door hem overeenkomstig artikel II.5.18 verleende goedkeuring bevestigen;
- 2° binnen de door hem opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;
- 3° het havenbeveiligingsplannen schorsen en binnen de door hem opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;
- 4° het overeenkomstig artikel II.5.19 uitgereikte havenbeveiligingscertificaat intrekken.

Art. II.5.21. Toezicht op de uitvoering

Het toezicht op de uitvoering van een havenbeveiligingsplan wordt uitgeoefend door het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging en door de in artikel II.7.138, § 1, 2° bedoelde ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Art. II.5.22. Test

Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal per kalenderjaar en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen getest door middel van een havenbeveiligingsplanoefening.

Hoofdstuk 4 – Erkende beveiligingsorganisaties

Art. II.5.23. Erkenning en certificering

Overeenkomstig de door de Koning bepaalde nadere regels kan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging:

- 1° beveiligingsorganisaties erkennen en hen een certificaat “Erkende beveiligingsorganisatie” uitreiken;
- 2° de erkenning en het certificaat “Erkende beveiligingsorganisatie” intrekken.

Art. II.5.24. Bevoegdheden

§ 1. De op grond van artikel II.5.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen veiligheidsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens uitvoeren, opstellen en evalueren.

§ 2. Een erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisatie die een veiligheidsbeoordeling voor een haven heeft uitgevoerd of geëvalueerd, mag het havenveiligheidsplan voor deze haven niet opstellen of evalueren.

Hoofdstuk 5 – Informatie en gegevensuitwisseling

Art. II.5.25. Meldingsplichten

Onverminderd de verplichtingen die voortvloeien uit de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging, stelt elke persoon, entiteit, overheid of autoriteit die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie, hiervan onmiddellijk de bevoegde politiediensten in kennis.

De politiedienst die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie brengt hiervan onmiddellijk overeenkomstig de daartoe uitgewerkte procedures het OCAD en de bestuurlijke en gerechtelijke overheden op de hoogte, en doet de noodzakelijke vaststellingen.

Titel 2 – Piraterij

Art. II.5.26. Begripsomschrijvingen

§ 1. In deze titel en in de erop betrekking hebbende bepalingen van Boek 7 wordt verstaan onder:

1° "piraterij": elke daad van piraterij op zee die één van de onder 2° omschreven misdrijven uitmaakt;

2° "misdrijf van piraterij":

a) iedere onwettige daad van geweld, bedreiging, aanhouding of plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht:

i) in volle zee, tegen een ander schip of tegen personen of goederen aan boord van een zodanig schip;

ii) tegen een ander schip, personen of goederen aan boord op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige Staat valt;

b) iedere vrijwillige deelneming aan het gebruik van een schip met kennis van de feiten die het schip tot piratenschip maken;

c) iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een onder a) of b) omschreven handeling.

3° "piratenschip":

a) een schip dat door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip uitoefenen, wordt gebruikt of bestemd is te worden gebruikt voor het plegen van een misdrijf van piraterij;

b). een schip voor het plegen van een misdrijf van piraterij is gebruikt, zolang het in de macht blijft van de personen die zich aan dat misdrijf schuldig hebben gemaakt;

4° "piratengroep": een vereniging van meer dan twee personen die sinds enige tijd bestaat en die in onderling overleg optreedt ten einde een misdrijf van piraterij te plegen;

§ 2. De daden van piraterij bedreven door een oorlogsschip of staatsschip waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip heeft overgenomen, worden met misdrijven van piraterij gelijkgesteld.

§ 3. Misdrijven van piraterij en daarmee gelijkgestelde daden die worden gepleegd in een andere maritieme zone dan de volle zee, worden daden van piraterij gelijkgesteld, in de mate dat het internationaal recht toelaat tegen deze daden op te treden.

Art. II.5.27. Verbodsbepalingen

§ 1. Het is verboden een misdrijf van piraterij te plegen.

§ 2. Het is verboden deel te nemen aan enige activiteit van een piratengroep, met inbegrip van het verstrekken van gegevens of materiële middelen aan de piratengroep en het in enigerlei vorm financieren van enige activiteit van de piratengroep, terwijl men er weet van heeft dat zijn deelname tot het plegen van een misdrijf van piraterij bijdraagt.

§ 3. Het is verboden een piratengroep te leiden.

Titel 3 – Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen

Art. II.5.28. Begripsomschrijvingen

In deze titel wordt verstaan onder:

1° "BMP": Best Management Practices welke bestaan in de recentste beste planningspraktijken en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen gericht op de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden, vastgesteld door de representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de IMO;

2° "maritieme veiligheidsonderneming": een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld bij de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

3° "piraterij": de daad bedoeld in artikel II.5.26, 1°.

Art. II.5.29. Andere regelgeving

Deze titel geldt onverminderd de bepalingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. II.5.30. Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen

Onder de volgende voorwaarden mogen de scheepseigenaar en de exploitant van een Belgisch schip in de zeegebieden bepaald bij een koninklijk besluit genomen na overleg in de Ministerraad een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming ten einde het schip te beveiligen tegen piraterij:

1° de in artikel II.5.32 bedoelde overeenkomst gesloten voor een reis, een groep reizen of een bepaalde periode met de maritieme veiligheidsonderneming wordt overeenkomstig de procedureregels vastgesteld bij koninklijk besluit meegedeeld aan de minister bevoegd voor de Maritieme Zaken en de Scheepvaart en aan de minister bevoegd voor de Binnenlandse Zaken;

2° de betrokken maritieme veiligheidsonderneming is er overeenkomstig de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid toe vergund de opdracht de veiligheid van het schip tegen piraterij te waarborgen;

3° de kapitein en de exploitant van het schip passen voor de betrokken reis van het schip de richtsnoeren van de IMO en de BMP toe, rekening houdend met de omstandigheden, de kenmerken van het schip en de praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Art. II.5.31. Meldingsplichten

§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant meldt elke reis tijdens welke hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet voorafgaandelijk aan de door de Koning aangewezen dienst.

De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.

§ 2. De gezagvoerder van het schip dan wel de scheepseigenaar of de exploitant meldt elk geval waarin met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevuld of waarbij personen verdacht van piraterij een aanval hebben uitgevoerd of zich aan boord van het schip hebben begeven onverwijld aan het Crisiscentrum van de regering.

De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.

Art. II.5.32. Schriftelijke overeenkomst

§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant sluit, telkens hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet, met deze laatste een schriftelijke overeenkomst welke, onverminderd andere toepasselijke bepalingen, minstens de volgende vermeldingen bevat:

1° de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming, verleend bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad;

2° het verbod op onderaanneming;

3° de verzekering van de burgerlijke en de contractuele aansprakelijkheid van de maritieme veiligheidsonderneming;

4° een uiteenzetting nopens de regels en procedures die de maritieme veiligheidsagenten overeenkomstig het Belgisch recht zullen naleven;

5° een uiteenzetting van de onverminderd andere toepasselijke bepalingen toepasselijke BMP en richtsnoeren van de IMO;

6° de verdeling aan boord van het schip van de bevoegdheden tussen de kapitein en het personeel van de maritieme veiligheidsonderneming;

7° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om haar leidinggevend personeel op het schip in kennis te stellen van de buitenlandse en Belgische regelgevingen die op de activiteit van toepassing zijn;

8° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om ervoor te zorgen dat de wapens die zij ten behoeve van haar veiligheidsagenten aan boord van het schip brengt hen op een wettige manier ter beschikking zijn gesteld, en de uiteenzetting van de wijze waarop zij daartoe tewerk zal gaan;

9° de gegevens betreffende het aan boord ingezette personeel, ten einde de evaluatie van de naleving van de door of krachtens de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalde voorwaarden mogelijk te maken; in geval van met redenen omklede onmogelijkheid om voornoemde gegevens over te zenden, kunnen de scheepseigenaar of de exploitant deze gegevens binnen twee dagen na het begin van de reis meedelen aan de bevoegde dienst van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

§ 2. Ingeval de in paragraaf 1 bedoelde overeenkomst geheel of gedeeltelijk onverenigbaar is met deze titel, de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid dan wel andere toepasselijke bepalingen, kan de Koning de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming intrekken bij een besluit genomen na overleg in de Ministerraad.

Art. II.5.33. Bevoegdheid van de gezagvoerder

De bevoegdheid van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de kapitein overeenkomstig artikel II.7.139.

De kapitein oefent die bevoegdheid ingeval van het afweren van piraterij uit na advies van de operationele leidinggevende van de agenten aan boord van het schip en overeenkomstig de methodes en procedures vastgesteld overeenkomstig artikel 13.24 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. II.5.34. Statuut van de agenten

De zich aan boord van het schip bevindende agenten van de maritieme veiligheidsonderneming maken geen deel uit van de bemanning.

Art. II.5.35. Afwijking van het aantal aan boord toegelaten personen

De scheepvaartcontroleurs kunnen voor de toepassing van deze titel afwijkingen toestaan van het in het certificaat van deugdelijkheid van het schip bepaalde maximum aantal aan boord toegelaten personen.

Art. II.5.36. Verslaggeving

De minister bevoegd voor de Maritieme Zaken en de Scheepvaart en de minister bevoegd voor de Binnenlandse Zaken brengen over de toepassing van deze titel vijfjaarlijks verslag uit aan de Ministerraad.

BOEK 6 – MARIEN MILIEU

Art. II.6.1. Begripomschrijvingen

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 7 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:

1° “schadelijke stof”: elke stof die, indien hij in zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden, of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee, alsook alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het MARPOL-Verdrag;

2° “lozen”: elk vrijkomen van een schip van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten van een schip, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van het ontsnappen, over boord zetten, wegvloeiën, lekken, pompen, uitstoten, storten of ledigen, en met inbegrip van het verbranden, met uitzondering van:

a) het storten in de zin van het LC-Verdrag en het LC-Protocol;

b) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijhorende verwerking “offshore” van mineralen die in de bodem van de zee en de oceanen bevinden;

c) het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging;

3° “schip”, in afwijking van artikel I.3, § 1, 1°: elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsook vaste en drijvende platforms;

4° “voorval”: een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd;

5° “Verdragsluitende Staat”: een Staat die gebonden is door het MARPOL-Verdrag;

6° “haven”: een rede, pier, steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden.

7° “pleziervaartuig”: elk vaartuig met een lengte over alles van 2,5 tot 24 meter, met of zonder eigen voortstuwingsvermogen, dat louter bestemd is voor het genoegen en om aan watersport te doen.

Art. II.6.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald is dit boek van toepassing op alle schepen, ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.

§ 2. De Koning kan dit boek geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren op andere tuigen dan schepen.

§ 3. Dit boek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

§ 4. De Koning kan bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van één of meer door of krachtens dit boek vastgestelde bepalingen vrijstellen.

§ 5. Voorschrift 4.2 van Bijlage I en Voorschrift 3.1.2, onder b) van Bijlage II van het MARPOL-Verdrag zijn niet van toepassing op lozingen:

1° in de binnenwateren van een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte, inclusief de havens, voor zover het MARPOL-Verdrag van toepassing is;

2° in de territoriale zee van België of die van een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

Art. II.6.3. Andere regelgeving en uitlegging

§ 1. Dit boek geldt onverminderd de volgende internationale akten en wordt in overeenstemming daarmee uitgelegd:

- 1° het MARPOL-Verdrag;
- 2° het MARPOL-Protocol 1978;
- 3° het MARPOL-Protocol 1997;
- 4° het AFS-Verdrag;
- 5° het BWM-Verdrag;
- 6° het SRC-Verdrag.

§ 2. Dit boek geldt onverminderd de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

Artikel II.6.4. Uitvoeringsbesluiten

De Koning stelt de voor de uitvoering van dit boek nodige bepalingen vast.

Daarbij kan Hij een onderscheid maken naargelang de categorie waartoe het schip behoort, de bevaren zeegebieden, de gemaakte reizen en de vervoerde schadelijke stoffen.

Art. II.6.5. Lozingsverbod

Behoudens in de gevallen en op de wijze bepaald bij of krachtens het MARPOL-Verdrag of door dit boek is het Belgische en vreemde schepen verboden een schadelijke stof in zee of op zee in de atmosfeer te lozen.

Art. II.6.6. Scheepstechnische voorschriften

§ 1. De Koning stelt de voorschriften vast waaraan de bouw, de inrichting, de uitrusting en de werking van een Belgisch schip ter voorkoming of beperking van verontreiniging door schepen dient te voldoen.

§ 2. Vreemde schepen moeten voldoen aan de voorschriften van het MARPOL-Verdrag.

§ 3. Ter voorkoming van verontreiniging door schepen kan de Koning onder meer regelen stellen ten aanzien van:

- 1° de aanwezigheid aan boord van instructies, gebruiksaanwijzingen en waarschuwingen;
- 2° de stuwage, de wijze van verpakking en de etikettering van schadelijke stoffen, alsook de daarop betrekking hebbende ladingdocumenten;
- 3° de aanwezigheid aan boord en de hoedanigheid van meet- en registratieapparatuur, alsook het gebruik daarvan;
- 4° het aan boord verrichten van handelingen met betrekking tot schadelijke stoffen en residuen ervan, alsook de daarmee verband houdende bedrijfsvoering.

§ 4. De schepen die Belgische havens aanlopen moeten voorzien zijn van een door de IMO verstrekt identificatienummer. Dit identificatienummer moet duidelijk op de relevante scheepsdocumenten leesbaar zijn.

Art. II.6.7. MARPOL-Certificaat

§ 1. De Scheepvaartcontrole verleent aan een Belgisch schip dat behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen een MARPOL-certificaat na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de in artikel II.6.6 bedoelde voorschriften.

§ 2. De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de toepasselijke voorschriften, een MARPOL-certificaat af te geven.

§ 3. Het MARPOL-Certificaat vervalt:

1° wanneer het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen waaraan een dergelijk certificaat wordt verstrekt;

2° wanneer het schip wordt verbouwd of aan zijn inrichting of uitrusting ingrijpende wijzigingen worden aangebracht;

3° wanneer het schip onder een andere vlag wordt gebracht.

De scheepvaartcontroleurs trekken het MARPOL-Certificaat in wanneer blijkt dat de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate van de gegevens van het certificaat afwijkt.

De scheepseigenaar moet het vervallen of ingetrokken MARPOL-certificaat onverwijld toezenden aan de scheepvaartcontroleurs.

§ 4. De Koning bepaalt:

1° de wijze waarop en de voorwaarden waaronder het MARPOL-Certificaat wordt afgegeven, verlengd of vernieuwd, alsook de daartoe over te leggen bescheiden;

2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van het certificaat.

§ 5. Voor onderzoeken, inspecties en andere werkzaamheden leidend tot de afgifte, de vernieuwing en de verlenging van een MARPOL-certificaat kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Art. II.6.8. Scheepsjournaal

§ 1. De kapitein van een Belgisch schip en behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, is verplicht aan boord een journaal bij te houden waarin de handelingen met betrekking tot het vervoer, de behandeling en de lozing van schadelijke stoffen en hun residuen worden aangetekend.

§ 2. De Koning kan onder meer regelen vaststellen ten aanzien van:

1° de inhoud en het model van het in paragraaf 1 bedoelde journaal;

2° de gegevens die in het journaal moeten worden vermeld en de wijze van vermelding;

3° de plaats waarop en de periode gedurende welke het journaal dient te worden bewaard.

§ 3. De kapitein van een Belgisch of een vreemd schip aan boord waarvan een journaal dient te worden gehouden moet de bevoegde overheden op hun verzoek inzage van het journaal verschaffen en toe te laten van om het even welke aantekening daarin afschrift te nemen.

Desgevraagd dient de kapitein het afschrift voor eensluidend te verklaren.

Elk voor eensluidend verklaard afschrift van een aantekening in het journaal geldt als bewijs van de daarin vermelde feiten zolang het tegendeel niet bewezen is.

Art. II.6.9. Meldingsplicht

De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein van een Belgisch schip, verplicht is een voorval waarbij het schip betrokken is onverwijld aan de door Hem aangewezen overheidsdiensten te melden. Ingeval het schip verlaten is of indien de melding onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, rust die verplichting op de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip of op hun vertegenwoordigers.

De Koning bepaalt onder meer waarin deze melding moet bestaan, op welke wijze ze dient te geschieden en aan welke overheidsdiensten ze moet worden gedaan.

De in het eerste lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt in de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone.

Art. II.6.10. Scheepsnoodplan

Elk olietankschip met een brutotonnenmaat van 150 of meer en elk ander schip, dat geen olietankschip is, met een brutotonnenmaat van 400 of meer, dient een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging aan boord te hebben.

Het noodplan moet in overeenstemming zijn met de door de IMO opgestelde richtlijnen. Het omvat ten minste:

1° de procedure die de gezagvoerder bij de melding van voorvallen van verontreiniging moet volgen, zoals vereist door artikel 8 van het Protocol I van het MARPOL-Verdrag, aangevuld door de door de IMO ontwikkelde richtlijnen;

2° de lijst van autoriteiten of personen met wie bij een voorval van koolwaterstoffenverontreiniging contact moet worden opgenomen;

3° een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk aan boord moeten worden genomen ten einde de lozing van koolwaterstoffen als gevolg van het voorval te bestrijden of te beperken; en

4° de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging.

Art. II.6.11. Afvaartverbod

§ 1. Het is een schip bedoeld in artikel II.6.7, § 1, alsook een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert, en dat ingevolge het MARPOL-Verdrag en dit boek een certificaat aan boord moet hebben, verboden een Belgische haven te verlaten wanneer het niet is voorzien van het vereiste geldige certificaat.

§ 2. Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging dat voldoet aan de voorschriften bepaald door het MARPOL-Verdrag en in artikel II.6.10, verboden een Belgische haven te verlaten.

Art. II.6.12. Machtigingen

De Koning kan organisaties of personen machtigen ten behoeve van de Scheepvaartcontrole de door Hem aangewezen werkzaamheden te verrichten.

BOEK 7 – HANDHAVING

Titel 1 – Sancties

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 1 – Sanctiematen

Art. II.7.1. Strafrechtelijke en administratieve sancties

§ 1. De in dit wetboek omschreven inbreuken worden bestraft met een sanctie van niveau 1, niveau 2, niveau 3, niveau 4 of niveau 5.

De sanctie van niveau 1 bestaat in een administratieve geldboete van 10 tot 200 euro.

De sanctie van niveau 2 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een strafrechtelijke geldboete van 26 tot 1.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 20 tot 400 euro.

De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van een maand tot 2 jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 40 tot 1.000 euro.

De sanctie van niveau 4 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en een strafrechtelijke geldboete van 500 tot 30.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 250 tot 2.000 euro.

De sanctie van niveau 5 bestaat in hetzij een opsluiting van vijf jaar tot levenslang en een strafrechtelijke geldboete van 500 tot 7.000.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 250 tot 3.000 euro.

§ 2. De opdecimen bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op strafrechtelijke geldboeten zijn eveneens van toepassing op de in dit wetboek bedoelde administratieve geldboeten.

De sanctionerende overheid maakt in haar beslissing melding van de vermenigvuldiging overeenkomstig de voormelde wet van 5 maart 1952 en vermeldt het bedrag dat van deze verhoging het gevolg is.

Art. II.7.2. Tuchtrechtelijke sancties

§ 1. In afwijking van artikel II.7.1 worden de in artikel II.3.10 omschreven scheepvaarttuchtvergrijpen, evenals de in artikel II.7.173 bedoelde verzaking aan de beroepsplichten bestraft met een van de volgende tuchtstraffen:

1° een geldboete van minimum 100 euro en maximum 12.500 euro, die wordt gestort in de Schatkist;

2° de waarschuwing;

3° de vermaning;

4° de schorsing van diploma's of vergunningen en de ontzetting van het recht om voor een termijn van niet meer dan twee jaar in de betrekking te varen;

5° de intrekking van diploma's of vergunningen en de ontzetting voorgoed van het recht om in de betrekking te varen.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan een officier een diploma of een vergunning van een lagere graad dan die welke hij bezat laten behouden.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan de houder van een buitenlands diploma ontzetten uit het recht om aan boord van Belgische schepen in de betrekking te varen welke deze akte hem toeliet te vervullen.

§ 2. Voor de in artikel II.3.10 omschreven scheepvaarttuchtvergrijpen bedraagt de maximale geldboete 600 euro. Ingeval de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading door die vergrijpen in gevaar werd gebracht bedraagt de minimale geldboete 300 euro.

§ 3. De geldboete vermeld onder paragraaf 1, 1° kan samen met een andere tuchtstraf worden opgelegd.

Afdeling 2 – Strafrechtelijke sanctionering

Art. II.7.3. Herhaling

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een veroordeling, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hoofdstuk V van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing.

Art. II.7.4. Deelneming

Hoofdstuk VII van Boek 1 van het Strafwetboek is van toepassing.

Art. II.7.5. Verzachtende omstandigheden

Indien verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot een bedrag onder het wettelijk minimum dat echter niet lager mag zijn dan 40 procent van het voorgeschreven minimumbedrag.

Ingeval verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, kan de gevangenisstraf worden verminderd overeenkomstig artikel 85 van het Strafwetboek.

Art. II.7.6. Burgerrechtelijke aansprakelijkheid

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

Afdeling 3 – Administratieve sanctionering

Art. II.7.7. Sanctioneerbare personen

De administratieve geldboete kan alleen aan de overtreder worden opgelegd, zelfs indien de inbreuk is begaan door een aangestelde of een lasthebber.

De administratieve beslissing tot schuldigverklaring kan slechts worden genomen ten aanzien van de overtreder, zelfs indien de inbreuk is begaan door een aangestelde of een lasthebber.

Art. II.7.8. Herhaling

In geval van herhaling binnen het jaar dat volgt op een administratieve of gerechtelijke beslissing tot schuldigverklaring, op een administratieve beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete van niveau 1, 2, 3, 4 of 5 of op een gerechtelijke veroordeling tot een sanctie van niveau 1, 2, 3, 4 of 5, kan het bedrag van de administratieve geldboete op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Deze termijn van een jaar vangt aan op de dag waarop de administratieve beslissing niet langer vatbaar is voor beroep of op de dag dat de gerechtelijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De termijn wordt gerekend van de zoveelste tot de dag vóór de zoveelste, vanaf de dag na die van de handeling of vanaf de gebeurtenis welke hem doet ingaan.

Art. II.7.9. Samenloop

§ 1. In geval van samenloop van meer dan één inbreuk worden de bedragen van de administratieve geldboeten samengevoegd zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de hoogste administratieve geldboete mogen overschrijden.

§ 2. Wanneer eenzelfde feit verscheidene inbreuken oplevert of wanneer verscheidene inbreuken die gelijktijdig aan de sanctionerende overheid worden voorgelegd de opeenvolgende en voortgezette uitvoering zijn van hetzelfde misdadig opzet, wordt alleen de zwaarste administratieve geldboete uitgesproken.

Wanneer de sanctionerende overheid vaststelt dat inbreuken reeds het voorwerp waren van een beslissing tot oplegging van een definitieve administratieve geldboete, en andere feiten die bij haar aanhangig zijn en die in de vooronderstelling dat zij bewezen zouden zijn, aan die beslissing voorafgaan en samen met de eerste inbreuken de opeenvolgende en voortgezette uitvoering zijn van een zelfde misdadig opzet, houdt zij bij de toemeting van de administratieve geldboete rekening met de reeds opgelegde administratieve geldboeten.

Indien deze haar voor een juiste bestraffing van al de inbreuken voldoende lijken, spreekt zij zich uit over de schuldvraag en verwijst zij in haar beslissing naar de reeds opgelegde administratieve geldboeten. Het totaal van de administratieve geldboeten opgelegd met toepassing van dit artikel mag het maximum van de zwaarste administratieve geldboete niet te boven gaan.

Art. II.7.10. Gevolg van eerdere sanctionering

Voor de vaststelling van het bedrag van de geldboete mag geen rekening gehouden worden met een beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete of tot schuldigverklaring die drie jaar of meer vóór de feiten is geweest.

Deze termijn van drie jaar vangt aan op het ogenblik dat de beslissing uitvoerbare kracht heeft gekregen of wanneer de rechterlijke beslissing die zich uitspreekt over het beroep van de overtreder in kracht van gewijsde is gegaan.

Art. II.7.11. Verzachtende omstandigheden

Ingeval verzachtende omstandigheden voorhanden zijn kan de administratieve geldboete worden verminderd tot een bedrag onder het wettelijk minimum dat echter niet lager mag zijn dan 40 procent van het voorgeschreven minimumbedrag.

Art. II.7.12. Tenuitvoerlegging

§ 1. De sanctionerende overheid mag beslissen dat de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete niet of slechts gedeeltelijk ten uitvoer zal worden gelegd, voor zover aan de overtreder geen administratieve geldboete van niveau 2, 3, 4 of 5 werd opgelegd of hij niet veroordeeld werd tot een strafsancie van niveau 2, 3, 4 of 5 tijdens de vijf jaren die de nieuwe inbreuk voorafgaan.

Nochtans vormt een sanctie van niveau 1, 2, 3, 4 of 5 die eerder werd uitgesproken voor feiten die uit eenzelfde misdadig opzet voortvloeien, geen beletsel voor het verlenen van een uitstel.

§ 2. De sanctionerende overheid verleent het uitstel bij dezelfde beslissing als die waarbij zij de geldboete oplegt.

De beslissing waarbij het uitstel wordt toegestaan of geweigerd, moet met redenen worden omkleed.

§ 3. De proeftermijn mag niet minder zijn dan één jaar en niet meer dan drie jaar, te rekenen van de datum van de kennisgeving van de beslissing tot oplegging van de administratieve geldboete of van het vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 4. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen ingeval gedurende de proeftijd een nieuwe inbreuk wordt begaan die de toepassing met zich brengt van een administratieve geldboete van een hoger niveau dan de administratieve geldboete die tevoren gepaard ging met uitstel.

§ 5. Het uitstel kan worden herroepen ingeval gedurende de proeftijd een nieuwe inbreuk wordt begaan die de toepassing met zich brengt van een administratieve geldboete van een gelijk of lager niveau dan de administratieve geldboete die tevoren gepaard ging met uitstel.

§ 6. Het uitstel wordt herroepen bij dezelfde beslissing als die waarbij de administratieve geldboete wordt opgelegd voor de nieuwe inbreuk die begaan is tijdens de proefperiode.

De vermelding van de herroeping van het uitstel in de beslissing geschiedt zowel ingeval de herroeping van rechtswege gebeurt, als ingeval zij ter beoordeling van de sanctionerende overheid wordt gelaten.

§ 7. De administratieve geldboete die uitvoerbaar wordt als gevolg van de herroeping van het uitstel wordt onbeperkt gecumuleerd met die welke wordt opgelegd wegens de nieuwe inbreuk.

§ 8. In geval van beroep tegen de beslissing van de sanctionerende overheid tot oplegging van een administratieve geldboete kan de politierechtbank het uitstel dat door de sanctionerende overheid werd verleend niet herroepen. Zij kan evenwel het uitstel verlenen wanneer de sanctionerende overheid het heeft geweigerd.

Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken

Afdeling 1 – Uitvoering van internationale verdragen en akten

Art. II.7.13. Inbreuk op artikel I.9

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die een overtreding begaat van de besluiten die werden genomen bij toepassing van artikel I.9.

§ 2. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

1° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel I.9 en aangenomen in uitvoering van de communautaire wetgeving vermeld in bijlage bij de Richtlijn 2008/99/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 19 november 2008 inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht, overtreedt, indien die wederrechtelijke handeling of nalatigheid begaan wordt met het oogmerk het lozen, uitstoten of storten van een hoeveelheid materie in de lucht, de grond of het water te veroorzaken, waardoor de dood van of ernstige letsels aan personen, dan wel aanzienlijke schade aan de kwaliteit van lucht, grond of water of aan dieren of planten wordt of kan worden veroorzaakt;

2° eenieder die opzettelijk aanzet tot het plegen van de inbreuk bepaald onder 1°;

3° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel I.9 en aangenomen in uitvoering van de communautaire wetgeving vermeld in bijlage bij de Richtlijn 2008/99/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 19 november 2008 inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht, overtreedt, indien die wederrechtelijke handeling of nalatigheid begaan wordt met grove nalatigheid die het lozen, uitstoten of storten van een hoeveelheid materie in de lucht, de grond of het water veroorzaakt, waardoor de dood van of ernstige letsels aan personen, dan wel aanzienlijke schade aan de kwaliteit van lucht, grond of water of aan dieren of planten wordt of kan worden veroorzaakt.

In de gevallen bepaald onder 1° en 2° wordt de minimale geldboete verdubbeld.

In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter in de door de Koning bepaalde gevallen de verbeurdverklaring of de vasthouding van het schip bevelen. De vasthouding geschiedt op de plaats en voor de duur bepaald door de rechter en op kosten en risico van de eigenaar.

Afdeling 2 – Schepen

Art. II.7.14. Inbreuk op de artikelen II.1.8 tot II.1.17

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein en eenieder die de artikelen II.1.8 tot II.1.17 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

2° de kapitein die artikel II.1.8, § 2, II.1.9, §§ 1 tot 2, of II.1.13, tweede lid overtreedt.

§ 2. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd verklaard worden:

1° de zeeschepen die werden geregistreerd met gebruik van enig geschrift waarin valsheid werd gepleegd of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk bescheid was gesteund;

2° de zeeschepen aan boord waarvan bescheiden zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.

§ 3. De zeeschepen die niet voldoen aan de door of krachtens de artikelen II.1.8 tot II.1.17 opgelegde verplichting tot registratie, kunnen door de scheepvaartcontroleurs worden vastgehouden tot die verplichting is nagekomen.

Art. II.7.15. Inbreuk op de artikelen II.1.18 tot II.1.23

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die de artikelen II.1.18 tot II.1.23 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Art. II.7.16. Inbreuk op de artikelen II.1.27 of II.1.29

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° de kapitein of de eigenaar van een Belgisch zeeschip dat niet voorzien is van een geldige meetbrief, andere dan een Suez- of Panamameetbrief;
2° de kapitein of de eigenaar van een Belgisch zeeschip die de in artikel II.1.29 bedoelde verplichting niet naleeft.

Art. II.7.17. Inbreuk op artikel II.1.33

Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, de kapitein of zijn lasthebber die artikel II.1.33 overtreedt.

Art. II.7.18. Inbreuk op de artikelen II.1.34 of II.1.35

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die de in artikel II.1.34, §§ 1 en 2 bedoelde inspectie verhindert of belemmert;
2° eenieder die weigert in te gaan op de in artikel II.1.35 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of nettotonnenmaat van het zeeschip.

Art. II.7.19. Inbreuk op de artikelen II.1.40 tot II.1.56, II.7.107, II.7.109 of II.7.136

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zee doet kiezen of in de Belgische zeewateren of binnenwateren een schip doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar brengt;

2° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zonder een krachtens de artikelen II.1.45 tot II.1.48, II.1.55 en II.1.56 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten opgelegd certificaat van deugdelijkheid of in weerwil van een door de bevoegde overheid opgelegd verbod of uitgeoefend recht tot vasthouding doet varen of het zonder toelating tot afvaart zee doet kiezen.

De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die de artikelen II.1.40 tot II.1.56, II.7.107 of II.7.136, §§ 2 en 3, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

2° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid of van deskundigen, uitgevoerd krachtens voormelde bepalingen, verhindert of belemmert.

De in dit artikel bepaalde sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de kapitein, de officieren of personen van Belgische nationaliteit buiten België zijn gepleegd.

De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.

§ 3. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, iedere schepeling die de vasthouding of het verbod tot afvaart van een schip uitlokt door onjuist bevonden beweringen.

Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft met een sanctie van niveau 2.

Afdeling 3 – Reders

Art. II.7.20. Inbreuk op de artikelen II.2.4 of II.7.108

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.2.4 of het verwijderingsbevel bedoeld in artikel II.7.108 overtreedt.

Art. II.7.21. Inbreuk op de artikelen II.2.6 tot II.2.17

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een schip exploiteert zonder dat alle door het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag of de artikelen II.2.6 tot II.2.17 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel II.2.15, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

Het eerste lid is van toepassing op:

- 1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;
- 2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaats in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat.

Art. II.7.22. Inbreuk op de artikelen II.2.18 tot II.2.28

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

- 1° eenieder die een schip exploiteert zonder dat alle door het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009, de artikelen II.2.18 tot II.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel II.2.26, § 2 in een elektronisch register beschikbaar zijn;
- 2° eenieder die een schip exploiteert zonder de door het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009, de artikelen II.2.18 tot II.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid.

Het eerste lid is van toepassing op:

- 1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;
- 2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt of verlaat.

Art. II.7.23. Inbreuk op artikel II.2.42

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.2.42, §§ 1 tot 4 overtreedt.

Art. II.7.24. Inbreuk op Verordening (EU) Nr. 1177/2010

§ 1. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft:

- 1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, eerste lid van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 12 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

- 1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 6 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 8 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 15 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 16 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 17 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 18 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 7° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 19 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 8° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 22 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

- 1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, eerste lid van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 9 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
- 3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 10 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 11 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 13 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;
6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 23 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, tweede lid van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, tweede lid van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;

3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 14 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 24 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

Art. II.7.25. Inbreuk op de artikelen II.2.48 tot II.2.51

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen II.2.48 tot II.2.51 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. Bij het vaststellen van een van de in paragraaf 1 bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien de overtreder ermee instemt, onmiddellijk een som worden geïnd. De Koning stelt vast:

1° het bedrag van voornoemde som, dat niet lager mag zijn dan 500 euro en niet hoger dan het maximum van de op de inbreuk toepasselijke geldboete, vermeerderd met de opdecieën, wordt vastgesteld door de Koning;

2° de nadere regels inzake de inning van de som.

Door betaling van de som vervalt de strafvordering en de administratieve vervolging, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen. Deze kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.

§ 3. Indien de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de scheepvaartcontroleurs een som in consignatie geven bestemd om de desgevallend verschuldigde geldboete en de gerechtskosten te dekken. De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake de inning.

Het door de overtreder bestuurde schip wordt op zijn kosten en risico vastgehouden tot de voornoemde som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de desgevallend voor de bewaring van het schip gemaakte kosten betaald zijn.

Wanneer de voornoemde som niet is betaald na verloop van 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, kan het Openbaar Ministerie de inbeslagname van het schip bevelen.

Een bericht van inbeslagname wordt binnen de twee werkdagen gezonden aan de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger in België.

Het risico en de kosten voor het schip blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de desgevallend gemaakte bewaringskosten betaald werden.

§ 4. Ingeval de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene of zijn vertegenwoordiger in België leidt of de administratieve vervolging tot het opleggen van een administratieve geldboete leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, geldboeten en wettelijke bijdragen; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° indien het schip in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het schip ingeval van niet-betaling van de

geldboete, de gerechtskosten en de wettelijk voorziene bijdragen moet verkopen binnen een termijn van 40 dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop van het schip behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van slepen en bewaring van het schip en wettelijk voorziene bijdragen. Het overschot wordt aan de eigenaar van het verkochte schip terugbetaald.

§ 5. In geval van vrijspraak of, in geval van administratieve vervolging, zo geen administratieve geldboete wordt opgelegd, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten vallen ten laste van de Staat.

§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt toegestaan of de sanctionerende overheid overgaat tot een eenvoudige schuldigverklaring, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de desgevallend verschuldigde gerechtskosten; het in beslag genomen schip wordt teruggegeven nadat het bewijs is geleverd dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten, met inbegrip van sleepkosten, en de gerechtskosten betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip wordt teruggegeven wanneer het Openbaar Ministerie beslist geen vervolging in te stellen en de sanctionerende overheid de zaak klasseert zonder gevolg, of wanneer de strafvordering en de administratieve vervolging vervallen of verjaard is.

§ 8. De scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie zijn met de uitvoering van de paragrafen 2 tot 7 belast voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar zij hun standplaats hebben.

Art. II.7.26. Inbreuk op de artikelen II.2.53 tot II.2.59

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die de artikelen II.2.53 tot II.2.59 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter niet uitsluitend op grond van voornoemde inbreuk de bijzondere verbeurdverklaring van het schip uitspreken. Bij een veroordeling van de vervoerder kan de rechter wel het tijdelijk verbod opleggen om van het schip dat gediend heeft tot het plegen van het misdrijf met het oog op vervoer of opslag van goederen gebruik te maken op Belgische binnenwateren. Het verbod mag niet meer dan twee jaar en mag niet minder dan één maand duren.

Het verbod neemt een aanvang zodra de veroordeling op tegenspraak of bij verstek definitief is.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de beschikking van het vonnis of van het arrest waarbij een verbod wordt opgelegd met toepassing van paragraaf 2.

Tevens zijn, in geval van vaststelling van niet naleving van het krachtens paragraaf 2 vastgesteld verbod, de scheepvaartcontroleurs gerechtigd het betrokken schip, op kosten en risico van de scheepseigenaar, vast te houden voor een duurtijd gelijk aan deze tijdens welke het verbod niet werd nageleefd.

Art. II.7.27. Inbreuk op de artikelen II.2.60 tot II.2.61

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die het CDNI-Verdrag, de artikelen II.2.60 tot II.2.61 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

§ 2. Bij het vaststellen van een van de in paragraaf 1 bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien de overtreder ermee instemt, onmiddellijk een som worden geïnd. De Koning stelt vast:

1° het bedrag van voornoemde som, dat niet lager mag zijn dan 500 euro en niet hoger dan het maximum van de op de inbreuk toepasselijke geldboete, vermeerderd met de opdecimen;

2° de nadere regels inzake de inning van de som.

Door betaling van de som vervalt de strafvordering en de administratieve vervolging, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen. Deze kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.

§ 3. Indien de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de met de scheepvaartcontroleurs een som in consignatie geven bestemd om de desgevallend verschuldigde geldboete en de gerechtskosten te dekken.

De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake de inning.

Het door de overtreder bestuurde schip wordt op zijn kosten en risico vastgehouden tot de voornoemde som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de desgevallend voor de bewaring van het schip gemaakte kosten betaald zijn.

Wanneer de voornoemde som niet is betaald na verloop van 6 dagen, kan het Openbaar Ministerie de inbeslagname van het schip bevelen.

Een bericht van inbeslagname wordt binnen de twee werkdagen gezonden aan de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger in België.

Het risico en de kosten voor het schip blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de desgevallend gemaakte bewaringskosten betaald werden.

§ 4. Ingeval de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene of zijn vertegenwoordiger in België leidt of de administratieve vervolging tot het opleggen van een administratieve geldboete leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, geldboeten en wettelijke bijdragen; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° indien het schip in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het schip ingeval van niet-betaling van de geldboete, de gerechtskosten en de wettelijk voorziene bijdragen binnen een termijn van 40 dagen vanaf de uitspraak van het vonnis moet verkopen; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop van het schip behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van slepen en bewaring van het schip en wettelijk voorziene bijdragen. Het overschot wordt aan de eigenaar van het verkochte schip terugbetaald.

§ 5. In geval van vrijspraak of, in geval van administratieve vervolging, zo geen administratieve geldboete wordt opgelegd, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van de sleepkosten vallen ten laste van de Staat.

§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt toegestaan of de sanctionerende overheid overgaat tot een eenvoudige

schuldigverklaring, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de desgevallend verschuldigde gerechtskosten; het in beslag genomen schip wordt teruggegeven nadat het bewijs is geleverd dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten, met inbegrip van sleepkosten, en de gerechtskosten betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip wordt teruggegeven wanneer het Openbaar Ministerie beslist geen vervolging in te stellen en de sanctionerende overheid de zaak klasseert zonder gevolg, of wanneer de strafvordering en de administratieve vervolging vervallen of verjaard is.

§ 8. De scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie zijn met de uitvoering van de paragrafen 2 tot 7 belast voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar zij hun standplaats hebben.

Afdeling 4 – Opvarenden

Art. II.7.28. Inbreuk op de artikelen II.3.1 tot II.3.2

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die de artikelen II.3.1 tot II.3.2 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

2° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid of van deskundigen, uitgevoerd krachtens voormelde titel of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert. De in dit artikel bepaalde sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de kapitein, de officieren of door personen van Belgische nationaliteit buiten België zijn gepleegd.

De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.

Art. II.7.29. Inbreuk op de artikelen II.3.3 tot II.3.7

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die een pleziervaartuig bestuurt zonder het stuurbrevet of het gelijkwaardige getuigschrift vereist voor het besturen van dat vaartuig bij zich te hebben;

2° eenieder die het stuurbrevet of het gelijkwaardige getuigschrift niet vertoont aan de overheid of ambtenaar die erom verzoekt;

3° eenieder die zijn stuurbrevet niet binnen tien dagen inlevert bij de overheid die het heeft afgegeven, wanneer hij er zich van bewust is te lijden aan een van de door de Koning bepaalde gebreken of kwalen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die een pleziervaartuig bestuurt zonder houder te zijn van het stuurbrevet of het gelijkwaardige getuigschrift vereist voor het besturen van dat vaartuig;

2° eenieder die een pleziervaartuig bestuurt terwijl hij er zich van bewust is te lijden aan een van de door de Koning bepaalde gebreken of kwalen.

Art. II.7.30. Herhaalde inbreuk op artikel II.3.10

Met een sanctie van niveau 2 worden bestraft, de schepeling die zich tijdens éénzelfde reis schuldig maakt aan herhaalde scheepvaarttuchtvergrijpen als bepaald in artikel II.3.10.

Art. II.7.31. Inbreuk op artikel II.3.11

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.11 overtreedt.

Ten aanzien van de gezagvoerder die de inbreuk begaat gedurende de tijd dat hij belast is met het voeren van het schip, wordt de minimumstraf verdubbeld.

Art. II.7.32. Inbreuk op artikel II.3.12

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.12 overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de in paragraaf 1 genoemde inbreuk begaat indien door die handelingen aan boord brand is ontstaan.

Art. II.7.33. Inbreuk op de artikelen II.3.13 of II.3.14

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen II.3.13 of II.3.14 overtreedt.

Art. II.7.34. Inbreuk op artikel II.3.15

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.15 overtreedt.

Art. II.7.35. Inbreuk op artikel II.3.16

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.16 overtreedt.

Art. II.7.36. Inbreuk op artikel II.3.17

Met de straffen bepaald in het Strafwetboek wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.17 overtreedt. Ingeval het misdrijf wordt gepleegd door de gezagvoerder of door een schepeling, mogen die straffen echter niet lager zijn dan die voor huisdiefstal.

Art. II.7.37. Inbreuk op artikel II.3.18

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.18 overtreedt door vermenging van de levensmiddelen met niet schadelijke stoffen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.18 overtreedt door middel van schadelijke stoffen.

Art. II.7.38. Inbreuk op artikel II.3.19, §§ 1 of 2

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.19, §§ 1 of 2 overtreedt.

Art. II.7.39. Inbreuk op artikel II.3.19, § 3

Onverminderd de artikelen 66, 67 en 69, tweede lid van het Strafwetboek wordt met een sanctie van niveau 2 bestraft, eenieder die artikel II.3.19, § 3 overtreedt.

Art. II.7.40. Inbreuk op artikel II.3.20

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.20 overtreedt terwijl het schip veilig in een haven ligt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.20 overtreedt terwijl het schip op een open rede ligt of in zee is. In het laatste geval wordt de minimumstraf verdubbeld.

Art. II.7.41. Inbreuk op artikel II.3.21

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.21 overtreedt.

Ingeval de inbreuk door schepelingen gezamenlijk wordt begaan, wordt de minimumstraf verdubbeld. Ingeval het officieren zijn, worden zij bestraft met een sanctie van niveau 5. Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

Art. II.7.42. Inbreuk op artikel II.3.22

Met de straffen bepaald in de artikelen 271, 272 en 274 van het Strafwetboek en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.22 overtreedt. Wordt de inbreuk gepleegd door meer dan een derde van de bemanning, dan wordt zij bestraft met een sanctie van niveau 5.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

Art. II.7.43. Inbreuk op artikel II.3.23

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.23 overtreedt.

Art. II.7.44. Inbreuk op artikel II.3.24

Met de straffen bepaald in artikelen 280 van het Strafwetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen en onverminderd de toepassing van de artikelen 399, tweede lid, 400 en 401 van hetzelfde wetboek wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.24 overtreedt.

Art. II.7.45. Inbreuk op artikel II.3.25

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.25 overtreedt. Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

Art. II.7.46. Inbreuk op artikel II.3.26, § 1

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.26, § 1 overtreedt. Voor een officier of leider van de samenspanning bedraagt de minimale duur van de opsluiting 15 jaar.

Hetzelfde geldt indien het geweld of de bedreiging hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij een blijvende ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid, hetzij het volledig verlies van het gebruik van een orgaan, hetzij een zware verminking veroorzaakt. Hetzelfde geldt voor degenen die lichamelijke folteringen hebben gepleegd.

Indien de bedreiging of het geweld, gepleegd zonder het oogmerk om te doden, toch de dood veroorzaakt, bedraagt de minimale duur van de opsluiting 20 jaar.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

De in dit artikel bepaalde straffen zijn ook van toepassing ingeval de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden onafhankelijk van de wil van de schuldigen.

Art. II.7.47. Inbreuk op artikel II.3.26, § 2

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.26, § 2 overtreedt. De minimale duur van de opsluiting is echter levenslang.

De in dit artikel bepaalde straffen zijn ook van toepassing ingeval de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden onafhankelijk van de wil van de schuldigen.

Art. II.7.48. Inbreuk op artikel II.3.27

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.27, § 1 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.27, § 2 overtreedt.

§ 2. Met de in de artikelen 257 en 266 van het Strafwetboek bepaalde straffen wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.27, § 3 overtreedt.

Art. II.7.49. Inbreuk op artikel II.3.28

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.28 overtreedt.

Art. II.7.50. Inbreuk op artikel II.3.29

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.29 overtreedt.

Art. II.7.51. Inbreuk op artikel II.3.30, § 1

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.30, § 1 overtreedt.

Art. II.7.52. Inbreuk op artikel II.3.30, § 2 of 3

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.30, § 2 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.30, § 3 overtreedt.

§ 2. Maakt de schuldige bedoeld in paragraaf 1 deel uit van de bemanning van een Belgisch schip, dan bedraagt de minimale geldboete 500 euro.

Art. II.7.53. Inbreuk op artikel II.3.31

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.31 overtreedt.

Art. II.7.54. Inbreuk op artikel II.3.32 tot II.3.35

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.32 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.33 overtreedt;

3° eenieder die artikel II.3.34 overtreedt;

4° eenieder die artikel II.3.35 overtreedt.

Art. II.7.55. Inbreuk op artikel II.3.36

Met de straffen bepaald in artikel 501 van het Strafwetboek wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.36 overtreedt.

Art. II.7.56. Inbreuk op artikel II.3.37

Met de straffen bepaald in de artikelen 16 en 17, § 2, van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.37 overtreedt.

Art. II.7.57. Inbreuk op artikel II.3.38

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.38, § 1 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.38, § 2 overtreedt.

Art. II.7.58. Inbreuk op artikel II.3.39 tot II.3.45

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.39 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.40 overtreedt;

3° eenieder die artikel II.3.41 overtreedt;

4° eenieder die artikel II.3.42 overtreedt;

5° eenieder die artikel II.3.43 overtreedt;

6° eenieder die artikel II.3.44 overtreedt;
7° eenieder die artikel II.3.45 overtreedt.

Art. II.7.59. Inbreuk op artikel II.3.46

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.46, § 1 of artikel II.3.46, § 2 overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op artikel II.3.46, § 3.

Art. II.7.60. Inbreuk op artikel II.3.47

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.47 overtreedt.

Art. II.7.61. Inbreuk op artikel II.3.48 of II.3.49

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.48 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.49 overtreedt.

Art. II.7.62. Inbreuk op artikel II.3.50

Met de straffen bepaald in de artikelen 510, 511, 513, 514 en 518 van het Strafwetboek, en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen, wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.50, § 1 overtreedt.

Opvarenden die artikel II.3.50, § 2 overtreden worden gestraft met de onmiddellijk lagere straf.

De in artikel 510 van het Strafwetboek bepaalde straffen zijn van toepassing op eenieder die artikel II.3.50, § 3 overtreedt.

De in artikel 516 van het Strafwetboek bepaalde straffen zijn van toepassing op eenieder die artikel II.3.50, § 4 overtreedt.

Art. II.7.63. Inbreuk op artikel II.3.51, § 1

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.51, § 1 overtreedt.

Indien daarbij onopzettelijke doding heeft plaatsgehad, bedraagt de minimale duur van de opsluiting twintig jaar.

Heeft opzettelijke doding plaatsgehad, dan is de minimale opsluiting levenslang.

Art. II.7.64. Inbreuk op artikel II.3.51, §§ 2 of 3

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.51, §§ 2 of 3 overtreedt.

Art. II.7.65. Inbreuk op artikel II.3.52

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.52, § 1 overtreedt;

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel II.3.52, § 2 overtreedt.

Art. II.7.66. Inbreuk op de artikelen II.3.54 en II.3.55

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° eenieder die artikel II.3.54 overtreedt;

2° eenieder die artikel II.3.55 overtreedt, inbegrepen het afvaren niettegenstaande de in artikel II.3.55, § 3 bedoelde verdaging.

Afdeling 5 – Scheepvaartverkeer

Art. II.7.67. Inbreuk op de artikelen II.4.2 en II.4.3

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die de artikelen II.4.2 tot II.4.3 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Art. II.7.68. Inbreuk op de artikelen II.4.14 tot II.4.18 of artikel II.4.33

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die:

1° de artikelen II.4.14 tot II.4.18, al dan niet in samenhang met artikel II.4.33 overtreedt;

2° de besluiten genomen ter uitvoering van de artikelen II.4.14 tot II.4.18, al dan niet in samenhang met artikel II.4.33 overtreedt.

Art. II.7.69. Inbreuk op artikel II.4.24

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel II.4.24 overtreedt.

De in dit artikel bedoelde inbreuken kunnen worden vervolgd in België.

Art. II.7.70. Inbreuk op artikel II.4.28

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

1° de geregistreerde eigenaar die een wrak waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt, niet opruimt in overtreding van het WRC-Verdrag of van de bepalingen van artikel II.4.28 van dit wetboek;

2° de geregistreerde eigenaar of andere belanghebbende partij die in overtreding van het WRC-Verdrag of van artikel II.4.28, § 3 van dit wetboek aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat niet het bewijs overlegt van de verzekering of andere financiële zekerheid, zoals vereist door artikel 12 van het WRC-Verdrag en artikel II.2.8, § 3 van dit wetboek, naargelang het geval.

§ 2. Paragraaf 1 is van toepassing op wrakken van Belgische schepen die zich bevinden in het Verdragsgebied van een Staat die partij is bij het WRC-Verdrag.

De in dit artikel bedoelde inbreuken kunnen worden vervolgd in België.

Art. II.7.71. Inbreuk op de artikelen II.4.34 tot II.4.60

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen II.4.34 tot II.4.60 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, of die de uitvoering van de opdracht van de FOSO of een andere bevoegde onderzoeksinstantie uitgeoefend krachtens deze bepalingen belemmert.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim bedoeld in artikel II.4.39, § 3, wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt met een sanctie van niveau 4 bestraft, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt overeenkomstig artikel II.4.53, § 2.

Afdeling 6 – Beveiliging

Art. II.7.72. Inbreuk op Verordening (EG) Nr. 725/2004 of de artikelen II.5.1 tot II.5.25

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft:

1° eenieder die Verordening (EG) Nr. 725/2004 overtreedt;

2° eenieder die de artikelen II.5.1 tot II.5.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

3° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid, uitgevoerd krachtens Verordening (EG) Nr. 725/2004, de artikelen II.5.1 tot II.5.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.

Art. II.7.73. Inbreuk op de artikelen II.5.26 tot II.5.27

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een in artikel II.5.26, § 1 bedoeld misdrijf van piraterij pleegt.

Ingeval het een in artikel II.5.26, § 1, 2°, a) of b) bedoeld misdrijf betreft, bedraagt de minimale duur van de opsluiting 10 jaar.

De minimale duur van de opsluiting bedraagt 15 jaar:

1° ingeval het geweld, de bedreiging, de aanhouding of de vernieling hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij blijvende fysieke of psychische ongeschiktheid, hetzij het volledige verlies van het gebruik van een orgaan, hetzij zware verminking tot gevolg heeft,

2° ingeval de piraat de personen aan boord onderwerpt aan in artikel 417ter, eerste lid, van het Strafwetboek bedoelde handelingen,

3° ingeval de veiligheid van de scheepvaart of de milieubescherming ernstig in gevaar wordt gebracht.

Ingeval het geweld, de bedreiging, de aanhouding of de plundering wordt toegebracht zonder het oogmerk om te doden, en toch de dood veroorzaken, bedraagt de minimale duur van de opsluiting 20 jaar.

Ingeval doodslag of moord wordt gepleegd, dan is de minimale opsluiting levenslang.

Met uitzondering van het in artikel II.5.26, § 1, 2°, c) bedoeld misdrijf, worden de straffen toegepast, zelfs ingeval de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden, onafhankelijk van de wil van de daders.

§ 2. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op artikel II.5.27, § 2.

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op artikel

II.5.27, § 3. De minimale duur van de opsluiting bedraagt evenwel vijftien jaar.

§ 3. In afwijking van artikel II.7.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

Afdeling 7 – Marien milieu

Art. II.7.74. Inbreuk op de artikelen II.6.1 tot II.6.12, II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92 of II.7.111 tot II.7.120

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft:

1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip aan boord waarvan de artikelen II.6.5 of II.6.11 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten niet werden nageleefd;

2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel II.6.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Ingeval het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, worden de inbreuken bestraft met een sanctie van niveau 4.

Ingeval de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt de geldboete verdubbeld.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° de kapitein van een schip ander dan een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die de artikelen II.6.5, II.6.8, II.6.9 of II.6.11 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92, II.7.112 en II.7.113, §§ 2 tot 7 of zich niet houdt aan de door die bepalingen opgelegde verplichtingen;

2° de schipper of voerder van een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die artikel II.6.5 overtreedt, zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de vasthouding als bedoeld in artikel II.7.113, §§ 6 tot 7;

3° de officieren of andere bemanningsleden van een schip die de artikelen II.6.5, II.6.8 of II.6.11 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreden, zich verzetten tegen het bepaalde

in de artikelen II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92, II.7.112 en II.7.113, §§ 2 tot 7 of zich de door die bepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomen.

§ 3. In de volgende gevallen spreekt de rechter hoe dan ook een gevangenisstraf uit:

1° de inbreuk heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;

2° de inbreuk is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324bis van het Strafwetboek.

3° de inbreuk heeft de dood van een persoon veroorzaakt.

§ 4. De vorige paragraaf is van toepassing onverminderd het internationaal recht, met name artikel 230 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 5. Diegene die wordt gestraft met een in de paragrafen 1 of 2 bedoelde geldboete of instemt met een in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering bedoelde minnelijke schikking moet twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks storten in het Fonds Leefmilieu.

§ 6. Onverminderd de toepassing van Boek I van het Strafwetboek, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens de overtreding van de artikelen II.6.1 tot II.6.12 of II.7.111 tot II.7.120 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

§ 7. Bij ernstige vermoedens van overtreding van de artikelen II.6.5, II.6.8, II.6.9, II.6.11, II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92 en II.7.112 kunnen de scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas een borgsom wordt gestort ten bedrage van de door artikel II.7.74, §§ 1 en 2 bepaalde maximale geldboeten, verhoogd met de opdecimen. Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.

§ 8. Schepen die op zee of in Belgische havens worden vastgehouden krachtens artikel II.7.113, §§ 6 tot 7, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas een borgsom wordt gestort ten bedrage van de door artikel II.7.74, §§ 1 en 2 bepaalde maximale geldboeten, verhoogd met de opdecimen. Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.

§ 9. De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, een minnelijke schikking of een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging, naargelang het geval, wordt op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

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

Afdeling 8 – Handhaving

Art. II.7.75. Verhinderend of belemmerend van handhaving

Met een sanctie van niveau 4 worden bestraft, eenieder die de door of krachtens dit wetboek geregelde handhaving, met inbegrip van de vaststelling van inbreuken en het onderzoek door de bevoegde ambtenaren en de door de overheid aangestelde deskundigen, verhindert of belemmert.

Art. II.7.76. Smaden of slaan van scheepvaartcontroleurs

Met de straffen bepaald in de artikelen 276 en 280 van het Strafwetboek, naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 299, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek en de artikelen II.3.23 en II.3.24 van dit wetboek, wordt gestraft eenieder

die de scheepvaartcontroleurs in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.

Art. II.7.77. Inbreuk op artikel II.7.103

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de met toepassing van artikel II.7.93 voorgeschreven maatregelen niet naleeft.

Art. II.7.78. Inbreuk op artikel II.7.126

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de besluiten genomen in uitvoering van artikel II.7.126.

§ 2. Bij het vaststellen van een van de in paragraaf 1 bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien de overtreder ermee instemt, onmiddellijk een som worden geïnd. De Koning stelt vast:

1° het bedrag van voornoemde som, dat niet lager mag zijn dan 500 euro en niet hoger dan het maximum van de op de inbreuk toepasselijke geldboete, vermeerderd met de opdecimen, wordt vastgesteld door de Koning;

2° de nadere regels inzake de inning van de som.

Door betaling van de som vervalt de strafvordering en de administratieve vervolging, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen. Deze kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.

§ 3. Indien de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de scheepvaartcontroleurs een som in consignatie geven bestemd om de desgevallend verschuldigde geldboete en de gerechtskosten te dekken. De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake de inning.

Het door de overtreder bestuurde schip wordt op zijn kosten en risico vastgehouden tot de voornoemde som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de desgevallend voor de bewaring van het schip gemaakte kosten betaald zijn.

Wanneer de voornoemde som niet is betaald na verloop van 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, kan het Openbaar Ministerie de inbeslagname van het schip bevelen.

Een bericht van inbeslagname wordt binnen de twee werkdagen gezonden aan de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger in België.

Het risico en de kosten voor het schip blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de desgevallend gemaakte bewaringskosten betaald werden.

§ 4. Ingeval de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene of zijn vertegenwoordiger in België leidt of de administratieve vervolging tot het opleggen van een administratieve geldboete leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, geldboeten en wettelijke bijdragen; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° indien het schip in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het schip ingeval van niet-betaling van de geldboete, de gerechtskosten en de wettelijk voorziene bijdragen moet verkopen binnen een termijn van 40 dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop van het schip behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van slepen en bewaring van het schip en wettelijk voorziene bijdragen. Het overschot wordt aan de eigenaar van het verkochte schip terugbetaald.

§ 5. In geval van vrijpraak of, in geval van administratieve vervolging, zo geen administratieve geldboete wordt opgelegd, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten vallen ten laste van de Staat.

§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt toegestaan of de sanctionerende overheid overgaat tot een eenvoudige schuldigverklaring, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de desgevallend verschuldigde gerechtskosten; het in beslag genomen schip wordt teruggegeven nadat het bewijs is geleverd dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten, met inbegrip van sleepkosten, en de gerechtskosten betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip wordt teruggegeven wanneer het Openbaar Ministerie beslist geen vervolging in te stellen en de sanctionerende overheid de zaak klasseert zonder gevolg, of wanneer de strafvordering en de administratieve vervolging vervallen of verjaard is.

§ 8. De scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie zijn met de uitvoering van de paragrafen 2 tot 7 belast voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar zij hun standplaats hebben.

Art. II.7.79. Inbreuk op artikel II.7.171 tot II.7.209

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die de werking van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart of de uitvoering van diens beslissingen belemmert.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, iedere in artikel II.7.172, § 2, 1^o bedoelde persoon die een post bekleedt in strijd met een beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

§ 3. Ten aanzien van de toepassing van het Strafwetboek worden de leden van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in de uitoefening van hun ambt gelijkgesteld met de rechters.

§ 4. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, de bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart die in gebreke blijft gevolg te geven aan de oproeping die tot hem werd gericht overeenkomstig artikel II.7.191.

§ 5. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de deskundige of de vertaler die zich bij het volbrengen van zijn opdracht voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart schuldig maakt aan ernstige nalatigheid.

De in de artikelen 218 en 223 van het Strafwetboek bepaalde straffen worden op hen toegepast ingeval zij zich schuldig hebben gemaakt aan de in die artikelen omschreven misdrijven.

§ 6. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, elke regelmatig voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart opgeroepen persoon die weigert de eed af te leggen of te getuigen. De artikelen 218, 222, 223, 224 en 225 van het Strafwetboek zijn van toepassing op getuigenissen afgenomen door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart of door de personen aan wie Hij opdracht heeft gegeven.

§ 7. Artikelen 243 van het Strafwetboek is van toepassing op de griffiers en de deurwaarders van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Hoofdstuk 1 – De Scheepvaartcontrole

Afdeling 1 – Inrichting en algemene bevoegdheden

Art. II.7.80. Inrichting

De Koning regelt de inrichting van de Scheepvaartcontrole en bepaalt in het bijzonder zijn hiërarchische structuur. Hij kan nader bepalen hoe zij de er deel van uitmakende scheepvaartcontroleurs hun taken dienen te vervullen.

Art. II.7.81. Bevoegdheden

§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit:

1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek en door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart bepaalde verplichtingen;

2° in het bijzonder:

a) het in ontvangst nemen van de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, overgezonden op grond van artikel 37 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen;

b) het opmaken van de wettelijke of reglementaire akten bij het verlies van de bemanning of een gedeelte ervan;

c) het uitvoeren van het gerechtelijk beslag op zee- en binnenschepen;

d) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen II.2.1 tot II.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het PAL-Verdrag, het WRC-Verdrag en Verordening (EG) Nr. 392/2009;

e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen II.7.210 tot II.7.216 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van Verordening (EU) Nr. 1177/2010;

f) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen II.5.1 tot II.5.25 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van Verordening (EG) Nr. 725/2004, wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten. De daartoe aangestelde personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging;

3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politiemaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;

4° de opsporing en vaststelling van de door of krachtens dit wetboek en door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart omschreven inbreuken.

§ 2. Onverminderd het vorderingsrecht van het Openbaar Ministerie en van de onderzoeksrechter, bedoeld in de artikelen 28ter, § 3, en 56, § 2, van het Wetboek van Strafvordering, kunnen de scheepvaartcontroleurs, naar eigen oordeel, onder meer overgaan tot:

1° het verschaffen van inlichtingen en adviezen, met name met betrekking tot de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de door of krachtens dit wetboek vastgestelde bepalingen;

2° het geven van waarschuwingen;

- 3° het verlenen van een termijn aan de overtreder ten einde hem toe te laten zijn verplichtingen na te komen;
- 4° het nemen van de in de artikelen II.7.84 tot II.7.96 bedoelde maatregelen;
- 5° het opmaken van proces-verbaal van inbreuken.

Art. II.7.82. Hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie

§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs worden bekleed met de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings.

De Koning bepaalt de voorwaarden betreffende de ervaring en de opleiding van deze scheepvaartcontroleurs.

§ 2. De bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings, toegekend aan de door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs, kunnen slechts worden uitgeoefend met het oog op de opsporing en vaststelling van de in dit wetboek bedoelde inbreuken.

§ 3. Ten einde hun bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie te kunnen uitoefenen, leggen de in paragraaf 1 bedoelde scheepvaartcontroleurs in handen van de procureur-generaal van het rechtsgebied van hun woonplaats, in de volgende bewoordingen de eed af: "Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk en het mij opgedragen ambt in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 4. De scheepvaartcontroleurs kunnen hun bevoegdheden uitoefenen buiten het rechtsgebied van hun woonplaats.

Art. II.7.83. Noodzakelijkheid en gepastheid van de aangewende middelen

Bij de uitoefening van de hun bevoegdheden moeten de scheepvaartcontroleurs erop toezien dat de middelen die zij aanwenden noodzakelijk en passend zijn.

In het bijzonder moeten zij hun bevoegdheden zo mogelijk uitoefenen zonder de handelsexploitatie van schepen onnodig te belemmeren.

Artikel II.7.84. Onderzoeksbevoegdheid

Onverminderd de overige bepalingen van dit hoofdstuk mogen de scheepvaartcontroleurs overgaan tot elk onderzoek, elke controle en elk verhoor, alsook alle inlichtingen inwinnen die zij nodig achten ten einde zich ervan te vergewissen dat de bepalingen op de naleving waarvan zij toezicht uitoefenen, daadwerkelijk worden nageleefd.

Art. II.7.85. Legitimatiebewijs

De scheepvaartcontroleurs oefenen hun opdrachten uit voorzien van het legitimatiebewijs van hun ambt.

De scheepvaartcontroleurs moeten hun legitimatiebewijs steeds voorleggen.

De Koning bepaalt het model van het legitimatiebewijs.

Art. II.7.86. Identiteitscontrole

De scheepvaartcontroleurs mogen de identiteit opnemen van eenieder van wie zij de identificatie met het oog op de uitoefening van het toezicht nodig achten.

Daartoe kunnen zij van deze personen de overlegging van officiële identificatiedocumenten eisen.

Bovendien kunnen zij deze personen identificeren met de hulp van niet-officiële documenten die de betrokkenen hen vrijwillig voorleggen ingeval zij geen officiële

identificatiedocumenten kunnen voorleggen of ingeval de scheepvaartcontroleurs aan de authenticiteit ervan of aan de identiteit van de betrokken personen twijfelen. De scheepvaartcontroleurs kunnen eveneens, in de gevallen en onder de voorwaarden en volgens de nadere regelen bepaald in artikel II.7.94, de identiteit van deze personen trachten te achterhalen door middel van beeldmateriaal, ongeacht de drager ervan.

Art. II.7.87. Ondervraging

De scheepvaartcontroleurs mogen hetzij alleen, hetzij samen, hetzij in aanwezigheid van getuigen, gelijk welke persoon wiens verhoor zij noodzakelijk achten, ondervragen over elk feit waarvan de kennisname met het oog op de uitoefening van het toezicht nuttig is.

Art. II.7.88. Zoeking en visitatie

§ 1. In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, en zonder voorafgaande verwittiging, vrij alle schepen en vervoermiddelen betreden, met inbegrip van Belgische schepen die zich buiten de wateren onder Belgische jurisdictie bevinden, alsook binnengaan in alle lokalen die verband houden met de scheepvaart en andere plaatsen betreden die aan hun toezicht onderworpen zijn of waarvan zij redelijkerwijze kunnen vermoeden dat daar activiteiten plaatsvinden die aan hun toezicht onderworpen zijn, of voor zover zij dit redelijkerwijze noodzakelijk achten met het oog op de vervulling van hun taak. Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht ten einde zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

§ 2. Tot bewoonde ruimten hebben de scheepvaartcontroleurs enkel toegang:

- 1° ingeval zij zich ter plaatse begeven met het oog op een vaststelling op heterdaad;
- 2° op verzoek of met toestemming van de persoon die het werkelijk genot heeft van de bewoonde ruimte. Het verzoek of de toestemming moet schriftelijk en voorafgaand aan de visitatie worden gegeven;
- 3° in geval van oproep vanuit die plaats;
- 4° in geval van brand of overstroming;
- 5° ingeval zij in het bezit zijn van een machtiging tot visitatie verleend door de politierechter.

§ 3. Voor het bekomen van een machtiging tot zoeking richten de scheepvaartcontroleurs een met redenen omkleed verzoek aan de politierechter. Dit verzoek bevat minstens de volgende gegevens:

- 1° de identificatie van de bewoonde ruimten die het voorwerp zijn van de visitatie;
- 2° de regelgeving waarvan de naleving in het betrokken geval wordt nagegaan;
- 3° de inbreuken die van het toezicht voorwerp zijn;
- 4° alle bescheiden en inlichtingen waaruit blijkt dat een visitatie nodig is.

Mits het verzoek aan de politierechter bijzonder wordt gemotiveerd kan aan de scheepvaartcontroleurs een machtiging tot visitatie worden verleend met het oog op toegang tot de bewoonde ruimten na 21 uur en voor 5 uur.

§ 4. De politierechter beslist binnen een termijn van maximum 48 uur na de ontvangst van het verzoek om een machtiging tot visitatie.

Zijn beslissing is met redenen omkleed.

De beslissing over een verzoek tot visitatie na 21 uur en voor 5 uur moet bijzonder worden gemotiveerd.

Tegen de beslissing van de politierechter is geen beroep mogelijk.

Met uitzondering van de stukken waaruit de identiteit van de indiener van een eventuele klacht of aangifte kan worden afgeleid en onverminderd de toepassing van artikel II.7.97, § 2 dient het geheel van de motiveringsstukken tot het bekomen van de machtiging tot visitatie,

zoals bedoeld in paragraaf 2, eerste lid, te worden toegevoegd aan het strafdossier of aan het dossier in het raam waarvan een administratieve geldboete kan worden opgelegd.

Art. II.7.89. Onderzoek van informatiedragers

§ 1. De scheepvaartcontroleurs mogen zich alle informatiedragers doen overleggen die zich bevinden op de plaatsen die aan hun toezicht zijn onderworpen, op voorwaarde dat deze informatiedragers gegevens bevatten waarvan de opmaak, het bijhouden of de bewaring door of krachtens de wet verplicht is gesteld, en, zelfs wanneer de scheepvaartcontroleurs niet met het toezicht op de betrokken regelgeving belast zijn.

Onder "informatiedragers" wordt gelijk welke informatiedragers verstaan, in welke vorm ook, met inbegrip van boeken, registers, documenten, numerieke of digitale informatiedragers, schijven en banden en met inbegrip van de informatiedragers die toegankelijk zijn door een informaticasysteem of door elk ander elektronisch apparaat.

De scheepvaartcontroleurs mogen zich eveneens toegang doen verschaffen tot de in het eerste lid bedoelde informatiedragers die vanuit de vermelde plaatsen toegankelijk zijn via een informaticasysteem of enig ander elektronisch apparaat.

De scheepvaartcontroleurs mogen overgaan tot het opsporen en onderzoeken van de in het vorige lid bedoelde informatiedragers:

1° ingeval de informatiedragers niet vrijwillig worden voorgelegd, zonder dat men zich evenwel tegen deze opsporing of dit onderzoek verzet;

2° ingeval de personen die voormelde informatiedragers vrijwillig kunnen voorleggen op het ogenblik van de controle niet bereikbaar zijn.

De scheepvaartcontroleurs kunnen slechts tot de opsporing of het onderzoek van deze informatiedragers overgaan op voorwaarde dat de aard van de opsporing of het onderzoek dit vereist en wanneer het gevaar bestaat dat deze informatiedragers of de gegevens die zij bevatten naar aanleiding van het onderzoek verdwijnen of worden gewijzigd.

Tegen degene die zich tegen de opsporing of het onderzoek verzet wordt een proces-verbaal wegens verhindering van toezicht opgemaakt.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs mogen zich informatiedragers die om het even welke andere gegevens bevatten, inbegrepen de beroepsboeken en -documenten van de ondernemingen die aan hun toezicht zijn onderworpen ter inzage doen overleggen wanneer zij dit met het oog op het volbrengen van hun opdracht nodig achten, en overgaan tot het onderzoek ervan.

Zij beschikken eveneens over deze bevoegdheid met betrekking tot de gegevens die toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat.

Zij kunnen de nodige uitleg over de gegevens eisen.

§ 3. Wanneer de gegevens bedoeld in de paragrafen 1 en 2 toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat, hebben de scheepvaartcontroleurs het recht zich de op die informatiedragers geplaatste gegevens in een leesbare en verstaanbare vorm te doen voorleggen, in de door hen gevraagde vorm.

§ 4. Wanneer de gegevens bedoeld in paragraaf 1 toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat vanuit een plaats die aan het toezicht van de scheepvaartcontroleurs is onderworpen, moet aan de scheepvaartcontroleurs de vrije toegang langs elektronische weg tot het informaticasysteem of tot elk ander elektronisch apparaat en tot deze gegevens worden gewaarborgd, alsook de vrije fysieke toegang tot de binnenkant van de kast van het informaticasysteem of van elk ander elektronisch apparaat en het recht tot downloading en gebruik langs elektronische weg van deze gegevens.

De scheepvaartcontroleurs genieten de in het vorige lid bedoelde rechten eveneens ingeval de plaats van bewaring van deze gegevens zich in een ander land bevindt en deze gegevens in

België langs elektronische weg toegankelijk zijn vanuit een plaats die aan het toezicht van de scheepvaartcontroleurs is onderworpen.

De scheepvaartcontroleurs zien erop toe dat de integriteit van de verzamelde gegevens en van het materieel waartoe zij toegang hebben gewaarborgd is.

§ 5. Wie een beroep doet op een informaticasysteem of op elk ander elektronisch apparaat ten einde de in paragraaf 1 bedoelde gegevens op te maken, bij te houden of te bewaren, moet op verzoek van de scheepvaartcontroleurs ter plaatse inzage geven van de dossiers met betrekking tot de analyses, de programma's, het beheer en de exploitatie van het gebruikte systeem.

§ 6. De scheepvaartcontroleurs mogen, door middel van het informaticasysteem of elk ander elektronisch apparaat, de betrouwbaarheid nagaan van de geïnformatiseerde gegevens en bewerkingen, door de overlegging ter inzage te vorderen van stukken die in het bijzonder zijn opgesteld ten einde de op informatiedragers geplaatste gegevens om te zetten in een leesbare en verstaanbare vorm.

§ 7. De scheepvaartcontroleurs mogen, in welke vorm ook, kopieën nemen van de in paragraaf 1 en 2 bedoelde informatiedragers of van de gegevens die zij bevatten, of zich deze kosteloos laten verstrekken. De scheepvaartcontroleurs vragen bij voorkeur een elektronische kopie.

Ingeval het informatiedragers bedoeld in paragraaf 1 betreft die toegankelijk zijn via een informaticasysteem mogen de scheepvaartcontroleurs, door middel van het informaticasysteem of elk ander elektronisch apparaat, in de door hen gewenste vorm kopieën maken van het geheel of een deel van voormelde gegevens.

§ 8. Als informatiedragers in de zin van paragraaf 1, eerste lid, worden beschouwd de door of krachtens de wet vereiste documenten die zich aan boord van een schip moeten bevinden, welke ook de nationaliteit ervan zij.

Art. II.7.90. Beslag op en verzegeling van informatiedragers

De scheepvaartcontroleurs mogen de in artikel II.7.89, § 1 bedoelde informatiedragers in beslag nemen of verzegelen.

Zij beschikken over deze bevoegdheden wanneer dit noodzakelijk is voor de opsporing, voor het onderzoek of voor het leveren van het bewijs van de inbreuken of wanneer het gevaar bestaat dat met deze informatiedragers de inbreuken worden voortgezet of nieuwe inbreuken zullen worden gepleegd.

Ingeval de inbeslagneming materieel onmogelijk is worden deze gegevens, evenals de gegevens noodzakelijk om deze te kunnen verstaan, gekopieerd op dragers, die toebehoren aan de overheid. In geval van noodgeval of om technische redenen, kan gebruik worden gemaakt van dragers die ter beschikking staan van personen die gerechtigd zijn om het informaticasysteem te gebruiken.

Art. II.7.91. Vertaling van gegevens

Wanneer de in artikel II.7.89, § 1 bedoelde gegevens zijn opgesteld in een andere taal dan een van de landstalen en wanneer zij zulks met het oog op het toezicht nodig achten kunnen de scheepvaartcontroleurs van die gegevens een vertaling eisen.

Art. II.7.92. Onderzoek van goederen

De scheepvaartcontroleurs mogen alle bewerkte of afgewerkte goederen, producten en stoffen die bewaard, gebruikt of behandeld worden of die zij aantreffen op plaatsen waartoe zij toegang hebben, aan een onderzoek onderwerpen of doen onderwerpen en daarvan stalen nemen of doen nemen en deze meenemen voor ontleding of voor het leveren van het bewijs

van de inbreuk, mits de houders van deze goederen, producten en stoffen daarvan op de hoogte te brengen.

In voorkomend geval moeten de houders van deze goederen, producten en stoffen de verpakkingen leveren die voor het vervoer en het behoud van die stalen nodig zijn.

De Koning bepaalt de nadere regelen voor het nemen, meenemen en ontleden van de stalen alsook de nadere regelen voor de erkenning van natuurlijke of rechtspersonen bevoegd om de ontledingen uit te voeren.

Art. II.7.93. Beslag op en verzegeling van goederen

Ongeacht of de overtreder al dan niet de eigenaar van de betrokken goederen is, mogen de scheepvaartcontroleurs andere roerende goederen dan informatiedragers, alsook onroerende goederen, die aan hun toezicht zijn onderworpen of aan de hand waarvan inbreuken kunnen worden vastgesteld op de regelgeving op de naleving waarvan zij toezicht uitoefenen, met inbegrip van het vervoermiddel waarmee de overtreding werd gepleegd, op kosten en risico's van de eigenaar in beslag nemen of verzegelen wanneer zulks noodzakelijk is voor het leveren van het bewijs van deze inbreuken of het gevaar bestaat dat met deze goederen de inbreuken worden voortgezet of nieuwe inbreuken worden gepleegd.

Art. II.7.94. Maken van beeldmateriaal

§ 1. De scheepvaartcontroleurs mogen vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager daarvan.

Zij kunnen eveneens beeldmateriaal van derden aanwenden, voor zover deze personen dit beeldmateriaal rechtmatig hebben gemaakt of verkregen.

§ 2. In bewoonde ruimten mogen de scheepvaartcontroleurs enkel vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager ervan, op voorwaarde dat zij hiertoe beschikken over een machtiging verleend door de politierechter. Het verzoek dat de scheepvaartspecteur aan de politierechter richt om deze machtiging te verkrijgen, moet minstens de in artikel II.7.88, § 3 bedoelde gegevens bevatten.

De machtiging van de politierechter is niet vereist in de gevallen bij wet bepaald.

§ 3. Onder de volgende voorwaarden gelden de vaststellingen die de scheepvaartcontroleurs hebben gedaan door middel van het door hen gemaakte beeldmateriaal tot bewijs van het tegendeel:

1° de vaststellingen maken het voorwerp uit van een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk door middel van beeldmateriaal, dat naast de in artikel II.7.102 vermelde gegevens de volgende gegevens moet bevatten:

- a) de identiteit van de ambtenaar die het beeldmateriaal heeft gemaakt;
- b) de dag, de datum, het uur waarop en de exacte beschrijving van de plaats waar het beeldmateriaal is gemaakt;
- c) de volledige identificatie van het technische hulpmiddel waarmee het beeldmateriaal is gemaakt;
- d) een beschrijving van wat op dat beeldmateriaal te zien is, alsook het verband met de vastgestelde inbreuk;
- e) ingeval het gaat om een detailopname, een aanduiding op het beeldmateriaal waaruit de schaal blijkt;
- f) een afdruk van het beeldmateriaal of, indien dit onmogelijk is, een kopie ervan op een drager als bijlage bij het proces-verbaal, alsook een volledige opgave van alle nodige technische specificaties om de kopie van dit beeldmateriaal te kunnen bekijken;
- g) wanneer er verschillende afdrukken of dragers zijn, een nummering van deze afdrukken of deze dragers, die eveneens moet voorkomen in de ermee overeenstemmende beschrijving, in het proces-verbaal, van wat op het beeldmateriaal is te zien;

2° de originele drager van het beeldmateriaal wordt door de Scheepvaartcontrole bewaard totdat een in kracht van gewijsde gegaan vonnis of arrest is uitgesproken of totdat de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete van de sanctionerende overheid uitvoerbare kracht heeft gekregen of tot de seponering van de inbreuk door de sanctionerende overheid.

Art. II.7.95. Schriftelijke vaststelling van maatregelen

§ 1. De inbeslagnemingen en de verzegelingen verricht op basis van de artikelen II.7.90 en II.7.93 en de maatregelen genomen ter uitvoering van de artikelen II.7.89, § 4 en II.7.92 moeten het voorwerp uitmaken van een schriftelijke vaststelling.

De in artikel II.7.89, § 1, vierde lid bedoelde opsporingsmaatregelen en, in voorkomend geval, de onderzoeksmaatregelen die eruit voortvloeien en welke op die plaats worden uitgevoerd, moeten eveneens het voorwerp uitmaken van een schriftelijke vaststelling.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde schriftelijke vaststelling wordt overhandigd aan de persoon wiens belangen door de maatregelen worden getroffen, die tekent voor ontvangst.

Indien de betrokken persoon niet aanwezig is, wordt de schriftelijke vaststelling onmiddellijk achtergelaten. Binnen een termijn van veertien dagen wordt tevens bij een ter post aangetekende brief met ontvangstbewijs aan de betrokken persoon een afschrift verzonden.

§ 3. Het in paragraaf 1 bedoelde geschrift moet minstens vermelden:

1° de datum en het uur waarop de maatregelen zijn genomen;

2° de identiteit van de scheepvaartcontroleurs en de hoedanigheid waarin zij optreden;

3° de genomen maatregelen;

4° de weergave van de tekst van de artikelen II.7.75 en II.7.77;

5° de rechtsmiddelen die tegen de maatregelen openstaan.

Wanneer de maatregelen bedoeld in het eerste lid, 3°, betrekking hebben op de in artikel II.7.89, § 1, vierde lid bedoelde opsporingsmaatregelen en, in voorkomend geval, op de onderzoeksmaatregelen die eruit voortvloeien en welke op die plaats werden uitgevoerd, bevat de beschrijving onder meer de volgende gegevens:

1° de beschrijving van de plaats of de plaatsen waar deze opsporings- of onderzoeksmaatregelen hebben plaats gevonden;

2° de regelgeving op de naleving waarvan toezicht wordt uitgeoefend en waarop zich een inbreuk heeft voorgedaan of mogelijk heeft voorgedaan die de betrokken opsporings- of onderzoeksmaatregelen noodzakelijk maakt;

3° de lijst van de informatiedragers bedoeld in artikel II.7.89, § 1, die werden opgespoord en, in voorkomend geval, die ter plaatse werden onderzocht;

4° de beschrijving van de feiten waaruit blijkt dat de bedoelde opsporingsmaatregelen of onderzoeksmaatregelen zijn genomen in de gevallen en onder de voorwaarden bedoeld bij artikel II.7.89, § 1, vierde lid;

5° de verantwoording van het feit dat het met de bedoelde opsporings- of onderzoeksmaatregelen beoogde resultaat niet kon worden bereikt met andere, minder ingrijpende maatregelen.

Art. II.7.96. Opmaken en overhandigen van akten

De scheepvaartcontroleurs mogen elke akte en elk ander stuk opmaken of overhandigen ter vervanging van de in de toepasselijke regelgeving vermelde akten en stukken.

Art. II.7.97. Plichten van de scheepvaartcontroleurs

§ 1. De scheepvaartcontroleurs moeten de nodige maatregelen nemen ten einde het vertrouwelijk karakter te verzekeren van de gegevens van persoonlijke aard waarvan ze in de

uitoefening van hun opdracht kennis hebben gekregen en ten einde te verzekeren dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun toezichtopdracht.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke machtiging van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een inbreuk op de bepalingen van de regelgeving op de naleving waarvan waarop zij toezicht uitoefenen, mogen de scheepvaartcontroleurs in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of van deze aangifte bekend maken.

§ 3. De scheepvaartcontroleurs mogen geen enkel rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben in de ondernemingen of instellingen waarop zij toezicht dienen uit te oefenen.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs moeten bij het uitvoeren van hun toezichtopdracht de voorschriften inzake de plichtenleer in acht nemen.

De Koning bepaalt de voorschriften van de plichtenleer.

Art. II.7.98. Samenwerking met andere politiediensten

§ 1. In de uitoefening van hun ambt kunnen de scheepvaartcontroleurs de bijstand van het operationeel kader van de federale politie en van de lokale politie vorderen. Zij kunnen zich eveneens doen bijstaan door deskundigen.

§ 2. Met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden kunnen de politiediensten om de medewerking vragen van de scheepvaartcontroleurs verzoeken.

§ 3. Wanneer zij zulks nodig achten, delen de scheepvaartcontroleurs de inlichtingen die zij tijdens hun onderzoek hebben ingewonnen mee aan de politiediensten en andere ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van andere toepasselijke regelgeving of met de toepassing van een andere regelgeving, in de mate dat die inlichtingen laatstgenoemden bij de uitoefening van het toezicht waarmee zij belast zijn of voor de toepassing van een andere regelgeving kunnen aanbelangen.

Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste.

Inlichtingen betreffende medische gegevens van persoonlijke aard mogen slechts worden meegedeeld of gebruikt met inachtneming van het medisch beroepsgeheim.

§ 4. Onverminderd artikel 44/1 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, moeten alle diensten van de Staat, met inbegrip van de parketten en de griffies van de hoven en van alle rechtscolleges, de provincies, de gemeenten, de verenigingen waartoe ze behoren, alsook de openbare instellingen die ervan afhangen, aan de scheepvaartcontroleurs, op hun verzoek, alle inlichtingen verschaffen die laatstgenoemden nuttig achten voor het toezicht op de naleving van de regelgeving waarmee zij belast zijn, alsook gelijk welke informatiedragers ter inzage overleggen en kopieën ervan verstrekken, onder gelijk welke vorm.

Alle voornoemde diensten moeten die inlichtingen en die kopieën kosteloos verstrekken.

De inlichtingen en informatiedragers verzameld tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid mogen evenwel enkel worden meegedeeld met de uitdrukkelijke machtiging van de rechterlijke overheid.

§ 5. De scheepvaartcontroleurs, alsook alle ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van een andere regelgeving, mogen de inlichtingen verkregen op grond van § 3 of 4 gebruiken voor de uitoefening van alle opdrachten betreffende het toezicht waarmee ze belast zijn.

Art. II.7.99. Retributies

Onverminderd bijzondere bepalingen betreffende de heffing van retributies, kan voor de verlening van diensten door de Scheepvaartcontrole een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Afdeling 2 – Processen-verbaal

Onderafdeling 1 – Verhoren

Art. II.7.100. Algemene voorschriften

Bij het verhoren van personen, ongeacht in welke hoedanigheid zij worden verhoord, worden ten minste de volgende voorschriften in acht genomen:

1° elk verhoor begint met de mededeling aan de ondervraagde persoon dat:

- a) hij kan vragen dat alle vragen die hem worden gesteld en alle antwoorden die hij geeft, worden genoteerd in de gebruikte bewoordingen;
- b) hij kan vragen dat iedere maatregel behorende tot de bevoegdheid van de scheepvaartcontroleurs wordt verricht overeenkomstig dit wetboek;
- c) zijn verklaringen als bewijs in rechte kunnen worden gebruikt;

2° eenieder die wordt ondervraagd, mag gebruik maken van de bescheiden in zijn bezit, zonder dat daardoor het verhoor wordt uitgesteld. Hij mag, tijdens de ondervraging of later, eisen dat deze bescheiden bij het proces-verbaal van verhoor worden gevoegd;

3° het proces-verbaal vermeldt nauwkeurig het tijdstip waarop het verhoor wordt aangevat, eventueel onderbroken en hervat, alsook beëindigd. Het vermeldt nauwkeurig de identiteit van de personen die in het verhoor, of in een gedeelte daarvan, tussenkomen, en het tijdstip van hun aankomst en vertrek. Het vermeldt ook de bijzondere omstandigheden en alles wat op de verklaring of de omstandigheden waarin zij is afgelegd, een bijzonder licht kan werpen.

Aan het einde van het verhoor geeft men de ondervraagde persoon het proces-verbaal van zijn verhoor te lezen, tenzij hij vraagt dat het hem wordt voorgelezen. Er wordt hem gevraagd of hij zijn verklaringen wil verbeteren of daaraan iets wil toevoegen.

Indien de ondervraagde persoon zich in een andere taal dan die van de procedure wenst uit te drukken, wordt ofwel een beroep gedaan op een beëdigde tolk, ofwel worden zijn verklaringen genoteerd in zijn taal, ofwel wordt hem gevraagd zelf zijn verklaring te noteren. Zo het verhoor plaatsheeft met bijstand van een tolk worden diens identiteit en hoedanigheid vermeld.

Het proces-verbaal van verhoor geeft de tekst van dit artikel weer.

Art. II.7.101. Afschrift voor de ondervraagde

Onverminderd de bepalingen in bijzondere wetten delen de scheepvaartcontroleurs die een persoon ondervragen, deze persoon mee dat hij kosteloos een afschrift van de tekst van zijn verhoor kan verkrijgen.

Dit afschrift wordt hem onmiddellijk of binnen de maand overhandigd of toegezonden.

Evenwel kan de door de Koning aangeduide ambtenaar, met een met redenen omklede beslissing, het tijdstip van deze mededeling uitstellen voor een eenmalig hernieuwbare termijn van ten hoogste drie maanden. Deze beslissing wordt opgenomen in het dossier.

Het proces-verbaal van verhoor geeft de tekst van dit artikel weer.

Onderafdeling 2 – Vaststelling van inbreuken

Art. II.7.102. Op te nemen gegevens

Elk proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten bevat minstens de volgende gegevens:

1° de identiteit van de verbaliserende ambtenaar;

2° de bepaling waaraan de verbaliserende ambtenaar zijn bevoegdheid tot optreden ontleent;
3° de plaats en de datum van de inbreuk;
4° de identiteit van de vermoedelijke dader en van de betrokkenen;
5° de wetsebepaling waarop inbreuk werd gepleegd;
6° een beknopt relaas van de feiten met betrekking tot de gepleegde inbreuken;
7° de datum en de plaats van opmaak van het proces-verbaal, het eventuele verband met andere processen-verbaal, en, in voorkomend geval, de inventaris van de bijlagen.
De Koning kan voor de processen-verbaal tot vaststelling van een inbreuk algemene vormvoorschriftenregels vaststellen .

Art. II.7.103. Verzending

§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt overgezonden aan het Openbaar Ministerie.

Een exemplaar van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bezorgd aan de sanctionerende overheid bedoeld in artikel II.7.142.

§ 2. Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op Verordening (EG) Nr. 725/2004, op de artikelen II.5.1 tot II.5.25 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bovendien onverwijld verzonden aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

Art. II.7.104. Afschrift voor de dader

Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt bezorgd aan de vermoedelijke dader van de inbreuk. Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, wordt het afschrift bezorgd aan zijn vertegenwoordiger in België of bij ontstentenis, aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan hij onderdaan is.

Bij gebrek aan een afschrift kan de vermoedelijke dader daarvan te allen tijde afschrift verkrijgen hetzij bij de overheid die het proces-verbaal heeft opgemaakt, hetzij bij de sanctionerende overheid.

Art. II.7.105. Bewijskracht

§ 1. De processen-verbaal die opgemaakt zijn door de scheepvaartcontroleurs hebben bewijskracht tot het tegendeel bewezen is, voor zover overeenkomstig artikel II.7.104, eerste of tweede lid een afschrift ervan ter kennis wordt gebracht binnen een termijn van 15 dagen die aanvangt de dag na de vaststelling van de inbreuk.

Wanneer de vermoedelijke dader van de inbreuk niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling van de inbreuk begint de termijn van 15 dagen te lopen op de dag waarop de scheepvaartcontroleurs de vermoedelijke dader van de inbreuk met zekerheid konden identificeren.

Wanneer de vervalldag, die inbegrepen is in die termijn, een zaterdag, zondag of wettelijke feestdag is, wordt deze verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

Voor de toepassing van de termijn bedoeld in het eerste lid vormen het geven van een waarschuwing, het verlenen van een termijn om aan de voorschriften te voldoen of het nemen van maatregelen bedoeld in de artikelen II.7.84 tot II.7.96 en II.7.98, § 1 geen vaststelling van de inbreuk.

§ 2. De materiële vaststellingen die door de scheepvaartcontroleurs zijn gedaan in een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk kunnen met dezelfde bewijskracht gebruikt worden door de andere scheepvaartcontroleurs alsook door de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van andere regelgeving.

Afdeling 3 – Bijzondere bevoegdheden

Onderafdeling 1 – Schepen

Art. II.7.106. Scheepsmeting

De scheepvaartcontroleurs kunnen elk zeeschip vasthouden dat de artikelen II.1.24 tot II.1.39 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt. Zij beslissen tot de vrijlating van het zeeschip zodra aan de door hen gestelde voorwaarden is voldaan.

Art. II.7.107. Scheepsveiligheid

§ 1. De scheepvaartcontroleurs kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikelen II.1.40 tot II.1.56 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van door hen bepaalde werken.

§ 2. Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de scheepvaartcontroleurs en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

§ 3. De scheepvaartcontroleurs hebben het recht elk zeeschip dat niet aan de wettelijke of reglementaire voorwaarden inzake de scheepsveiligheid voldoet, vast te houden of het de toegang tot een Belgische haven te ontfangen.

Indien de wettelijke en reglementaire voorwaarden wel vervuld zijn, doch ernstige vermoedens niettemin doen aannemen dat het zeeschip niet kan varen zonder de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar te brengen, mogen de scheepvaartcontroleurs het zeeschip eveneens ophouden. Ten aanzien van een Belgisch zeeschip wordt van dat recht alleen gebruik gemaakt nadat de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart daartoe machtiging heeft verleend.

Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs het in deze paragraaf bedoeld recht ten aanzien van vreemde zeeschepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het zeeschip de vlag voert, is ingelicht over de te nemen maatregelen en de redenen welke daartoe aanleiding hebben gegeven.

In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Het zeeschip wordt vrijgelaten zodra de gestelde voorwaarden zijn vervuld ten genoegen van de scheepvaartcontroleurs.

Van de ter zake genomen beslissingen wordt kennis gegeven aan de bevoegde scheepvaartcontroleurs, die het zeeschip ophouden of vrijlaten.

§ 4. Indien de bemanning oordeelt dat het zeeschip niet alle nodige waarborgen van veiligheid oplevert, mag zij te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift richten aan de scheepvaartcontroleurs zijn of de Belgische consulaire ambtenaar richten.

Deze overheden moeten de bemanning horen alvorens de maatregelen te treffen welke de omstandigheden vereisen.

§ 5. Ingeval een of ander certificaat of een toelating tot afvaart wordt geweigerd dan wel een zeeschip op grond van paragraaf 3 wordt vastgehouden of de toegang tot een Belgische haven ontfengd wordt, maken de scheepvaartcontroleurs of de Belgische consulaire ambtenaar, een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan binnen vierentwintig uren na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan degene wie deze beslissing kan aangaan.

§ 6. Binnen veertien dagen na de verzending van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig paragraaf 5, kan tegen de in paragraaf 3 en paragraaf 5 bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld.

Het beroep wordt ingesteld door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in de gevallen van vasthouding, verbod tot afvaart of ontzegging van toegang tot een Belgische haven, door de kapitein of de scheepseigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet.

Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Onderafdeling 2 – Reders

Art. II.7.108. Verplichte verzekering tegen maritieme vorderingen

Elke inspectie van een schip in een haven die onder de Belgische rechtsbevoegdheid valt, overeenkomstig de bepalingen inzake havenstaatcontrole vastgesteld in uitvoering van de artikelen II.1.40 tot II.1.56 van dit wetboek, houdt mede in dat wordt nagegaan of zich aan boord een verzekeringsbewijs als bedoeld in artikel II.2.5 aan boord bevindt.

Ingeval het in artikel II.2.5 bedoelde verzekeringsbewijs zich niet aan boord bevindt en onverminderd de bepalingen inzake havenstaatcontrole vastgesteld in uitvoering van de artikelen II.1.40 tot II.1.56 van dit wetboek welke voorzien in de vasthouding van schepen ingeval de veiligheid of de vrijwaring van het mariene milieu in gevaar is, kunnen de scheepvaartcontroleurs tegen het schip een verwijderingsbevel uitvaardigen, waarvan de Europese Commissie, de andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte en de betrokken vlagstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van dergelijk verwijderingsbevel of van een verwijderingsbevel door een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte overeenkomstig artikel 5, lid 2 van Richtlijn 2009/20/EG heeft tot gevolg dat het schip niet wordt toegelaten tot de Belgische havens totdat de scheepseigenaar het in artikel II.2.5 bedoelde verzekeringsbewijs voorlegt.

Ingeval een verwijderingsbevel wordt uitgevaardigd, stelt de Scheepvaartcontrole een met redenen omkleed proces-verbaal op waarvan binnen 24 uren na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan de kapitein of aan de scheepseigenaar.

Binnen 15 dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal kan tegen de in de vorige leden bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld. Het beroep wordt door de kapitein of de scheepseigenaar ingesteld door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. II.7.109. Verplichte verzekering

De scheepvaartcontroleurs kunnen elk schip dat niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009, de artikelen II.2.1 tot II.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of waarvoor niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel II.2.5, § 2, of dat niet verzekerd is overeenkomstig artikel II.2.4, vasthouden of het de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale zee ontzeggen. Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs het in dit lid bedoeld recht ten aanzien van vreemde schepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het schip wordt vrijgelaten zodra het schip ten genoegen van de scheepvaartcontroleurs in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.

Ingeval een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip wordt vastgehouden of de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale zee wordt ontzegd, maakt de Scheepvaartcontrole of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar, een met

redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan binnen 24 uur na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan de kapitein of de scheepseigenaar.

Binnen 15 dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan tegen de in de vorige leden bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld. Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of de scheepseigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. II.7.110. Toezicht in verband met passagiersbescherming

Iedere kapitein, iedere scheepseigenaar en iedere terminalexploitant moet de scheepvaartcontroleurs bij het toezicht op de naleving van Verordening (EU) Nr. 1177/2010 de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Onderafdeling 3 – Marien milieu

Art. II.7.111. Richtlijnen met betrekking tot schepen

§ 1. De scheepvaartcontroleurs die daartoe aangesteld zijn kunnen te allen tijde de richtlijnen geven die zij voor de toepassing van de artikelen II.6.1 tot II.6.12 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten ervan nodig achten, onder meer het doen uitvoeren van bepaalde werken of van bepaalde handelingen met het oog op de voorkoming of beperking van een lozing.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie zijn in het bijzonder bevoegd om na te gaan of:

- 1° een schip voorzien is van een geldig certificaat overeenkomstig artikel II.6.7;
- 2° een journaal als vereist in artikel II.6.8 wordt bijgehouden;
- 3° de aantekeningen in het journaal juist en volledig zijn;
- 4° het schip in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten schadelijke stoffen in zee heeft geloosd.

Art. II.7.112. Verplichtingen van gezagvoerders en beheerders van plaatsen

De gezagvoerder van een schip dat de Belgische of een vreemde vlag voert is verplicht de scheepvaartcontroleurs en de personen die hen vergezellen desgevraagd behoorlijke en veilige toegang tot het schip en zijn ruimen te verschaffen. Voorts verschaft de gezagvoerder, op verzoek van die personen, de inlichtingen, middelen en hulp die zij met het oog op de uitvoering van het onderzoek aan boord redelijkerwijze nodig achten.

Eenieder die belast is met het dagelijks beheer van een bedrijf of verantwoordelijk is voor een ligplaats of andere plaatsen waartoe de scheepvaartcontroleurs en de personen die hen vergezellen toegang hebben, is verplicht hen de inlichtingen, middelen en hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Art. II.7.113. Toezicht op vreemde schepen

§ 1. Een vreemd schip dat krachtens het MARPOL-Verdrag een certificaat behoeft, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door een scheepvaartcontroleur ten einde na te gaan of het schip van een geldig certificaat voorzien is.

Ingeval een in het eerste lid bedoeld schip niet van een geldig certificaat is voorzien of ingeval er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de bouw, inrichting of uitrusting van het schip niet in overeenstemming is met de gegevens van het certificaat, kan het schip door een scheepvaartcontroleur worden onderworpen aan een nader onderzoek.

Een vreemd schip dat ingevolge het MARPOL-Verdrag geen certificaat behoeft, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door scheepvaartcontroleur ten einde na te gaan of het schip zodanig is gebouwd, ingericht en uitgerust dat het zonder gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu naar zee kan vertrekken.

Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op het schip dat de vlag voert van een Staat die geen Partij is bij het MARPOL-Verdrag.

§ 2. Ingeval op grond van onregelmatigheden of van inlichtingen een vermoeden bestaat dat een vreemd schip dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshore-terminal ligt, schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de scheepvaartcontroleurs en desgevallend de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de IMO. Op uitsluitend verzoek van een kuststaat die geen lidstaat is van de Europese Economische Ruimte of van de vlagstaat wordt deze bevoegdheid uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit. De scheepvaartcontroleurs kunnen zich doen bijstaan door deskundigen.

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel II.6.5, worden de bevoegde Belgische overheden en die van de vlagstaat en andere betrokken Staten gewaarschuwd.

§ 3. Ingeval het van de lozing verdachte schip geen Belgische haven aanloopt, zijn onderstaande bepalingen van toepassing:

1° ingeval de volgende aanloophaven van het schip een haven in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte is, wordt met die lidstaat nauw bij de in paragraaf 2 bedoelde inspectie samengewerkt, en wordt samen met die lidstaat beslist over passende maatregelen ten aanzien van die lozing;

2° ingeval de volgende aanloophaven van het schip een haven is in een Staat die geen lid is van de Europese Economische Ruimte, worden de bevoegde overheden van de Staat van de volgende aanloophaven van het schip ingelicht over de vermoedelijke lozing, en verzocht om ten aanzien van die lozing passende maatregelen te nemen.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs, de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een vreemd schip een onderzoek instellen wanneer dat schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusieve economische zone, ten einde na te gaan of in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen.

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

§ 6. Wanneer zij op grond van paragraaf 4 of paragraaf 5 optreden ten opzichte van een schip dat een vreemde vlag voert, leven de bevoegde personen de volgende regels na:

1° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat een schip een overtreding heeft begaan in de territoriale zee, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan het schip in de territoriale zee worden vastgehouden of naar een Belgische haven worden opgebracht. De vasthouding wordt opgeheven zodra de in artikel II.7.74, § 8 bedoelde borgsom wordt gestort;

2° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat het schip een overtreding heeft begaan in de exclusieve economische zone, kunnen zij het schip vragen alle inlichtingen mee te delen die nodig zijn om vast te stellen of zich wel degelijk een overtreding heeft

voorgedaan, alsook de identiteit van het schip, zijn haven van registratie, en zijn laatste en volgende aanloophaven;

3° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een lozing welke ernstig genoeg is om in strijd te zijn met het MARPOL-Verdrag, en het schip heeft geweigerd inlichtingen te verstrekken of de door het schip verstrekte informatie zeer duidelijk afwijkt van de feitelijke situatie en de omstandigheden kunnen zij in de exclusieve economische zone of de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip;

4° ingeval duidelijke objectieve bewijselementen voorhanden zijn dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een ernstige lozing, die aanleiding geeft tot grote schade of het risico op grote schade aan het mariene milieu of de Belgische kustbelangen, kan het schip in de exclusieve economische zone of de territoriale zee worden vastgehouden en naar een Belgische haven worden opgebracht. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de in artikel II.7.74, § 8 bedoelde borgsom wordt gestort;

5° bij koolwaterstoffenlozingen is het bepaalde onder 3° ambtshalve van toepassing van zodra zichtbare sporen van lozing in het water of aan het wateroppervlak te voorschijn komen in de onmiddellijke nabijheid van het schip of in zijn kielzog en is het bepaalde in 4° ambtshalve van toepassing van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

6° de overheden van de vlagstaat worden van elk geval op de hoogte gebracht.

Ter vaststelling van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden kan de overheid alle middelen van bewijs aanwenden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

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

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

Art. II.7.114. Verwittiging van andere Staten en de Europese Commissie

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel II.6.5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd en dat hierdoor acute schade is veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, brengt daar de andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte die aan deze schade zouden kunnen worden blootgesteld, alsook de Europese Commissie, onmiddellijk van op de hoogte.

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel II.6.5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd dat mogelijkerwijs onder de rechtsmacht van een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte valt, brengt deze lidstaat daarvan onmiddellijk op de hoogte.

Art. II.7.115. Strafvervolgung in de vlagstaat

De vlagstaat en alle andere betrokken Staten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de maatregelen die overeenkomstig de artikelen II.6.1 tot II.6.12 en II.7.111 tot II.7.120 zijn genomen en van de maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen.

Een strafrechtelijke vervolging op grond van artikel II.7.169, 2° wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlagstaat geschorst, op voorwaarde dat de deze laatste binnen de 6 maanden,

te rekenen vanaf de datum van de oorspronkelijke rechtsvervolging, zelf tot de strafrechtelijke vervolging overgaat voor dezelfde aanklachten en hij, ten bewijze hiervan, aan de Belgische Staat een volledig dossier over de zaak en de akten van rechtsvervolging ter beschikking stelt. Wanneer de door de vlagstaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolging in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsters met betrekking tot de lozing, de analyse van deze monsters en het instellen van een rechtsvervolging, wordt de in artikel II.7.74, §§ 7 tot 9 vermelde borgsom vrijgegeven.

Een strafrechtelijke vervolging in België kan niet worden geschorst ingeval van een lozing die aanleiding geeft tot grote schade aan de Belgische kustbelangen of ingeval de vlagstaat reeds eerder geen gevolg heeft gegeven aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen.

Art. II.7.116. Vasthouding van Belgische schepen

De scheepvaartcontroleurs en de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie kunnen een Belgisch schip vasthouden:

- 1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens artikel II.6.7 vereiste geldige certificaten;
- 2° ingeval zij vaststellen dat het niet voldoet aan de voor de verkrijging van die certificaten gestelde eisen;
- 3° ingeval het een schip betreft dat niet behoort tot een in artikel II.6.7, § 1 bedoelde categorie en het zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.

Het vastgehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

Art. II.7.117. Vasthouding van vreemde schepen

De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt, vasthouden:

- 1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens het MARPOL-Verdrag vereiste geldige certificaten;
- 2° ingeval de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat;
- 3° ingeval krachtens het MARPOL-Verdrag geen certificaat vereist is en het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu;
- 4° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheden van de vlagstaat van dit schip wegens een overtreding van de in die Staat ter uitvoering van het MARPOL-Verdrag gestelde wettelijke regelen;
- 5° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheid van een kuststaat die partij is bij het MARPOL-Verdrag, wegens overtredingen van het MARPOL-Verdrag begaan in de wateren onder jurisdictie van die Staat.
- 6° ingeval het schip aan boord niet beschikt over een noodplan voor gevallen van koolwaterstoffenverontreiniging zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel II.6.10;
- 7° ingeval het schip niet is voorzien van het in artikel II.6.6, § 4 bedoelde IMO-identificatienummer.

De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt vasthouden ingeval het zodanig is gebouwd, ingericht, of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.

Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs de in dit artikel bedoelde bevoegdheden eerst uit nadat zij van de voorgenomen maatregelen en de redenen waarom ze

worden genomen kennis hebben gegeven aan de consul of aan de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat waarvan het schip de vlag voert of, zo dit niet mogelijk is, aan de regering van de Staat waarvan het schip de vlag voert. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het vastgehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

Art. II.7.118. Ontheffingen

§ 1. In bijzondere gevallen kunnen de scheepvaartcontroleurs een schip dat niet is voorzien van een geldig certificaat als bepaald in artikel II.6.7, van het in artikel II.6.11 bedoelde verbod ontheffing verlenen:

1° ingeval zij hebben vastgesteld dat het schip voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde voorwaarden;

2° ingeval het schip niet voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen, ten einde het in staat te stellen zich naar de dichtstbijzijnde geschikte herstellingshaven te begeven met het doel aldaar in het ontbrekende te voorzien.

§ 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder scheepvaartcontroleurs in bijzondere omstandigheden ontheffing kunnen verlenen van de toepassing van bepalingen van de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van de artikelen II.6.1 tot II.6.12 die betrekking hebben op de bouw, inrichting, uitrusting of werking van een schip.

Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffing kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

Art. II.7.119. Processen-verbaal

Ingeval het in artikel II.6.7 bedoelde certificaat wordt geweigerd of ingeval een schip wordt vastgehouden op grond van artikel II.7.116 of II.7.117, stellen de scheepvaartcontroleurs of de ambtenaren van de Scheepvaartpolitie een proces-verbaal op. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uren na de beslissing toegezonden aan de kapitein dan wel aan de scheepseigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van het schip.

Van de inbreuken op het artikel II.6.5 en van het verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de vasthouding, als bedoeld in artikel II.7.113, §§ 2 tot 7 wordt een proces-verbaal opgemaakt dat bewijswaarde heeft tot het tegendeel is bewezen. Binnen de 15 dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt een afschrift gezonden aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar of, ingeval het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. II.7.120. Beroep

Binnen 14 dagen na de datum van verzending van het in artikel II.7.119, eerste lid, bedoelde afschrift, kan tegen de beslissing van de Scheepvaartcontrole of de Scheepvaartpolitie beroep worden ingesteld. Het beroep kan door de personen bedoeld in artikel II.7.119, eerste lid, worden ingesteld door het indienen van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet.

De belanghebbende of zijn raadsman worden op hun verzoek door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gehoord.

De beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende.

Hoofdstuk 2 – De Scheepvaartpolitie

Art. II.7.121. Inrichting en algemene bevoegdheden

De Scheepvaartpolitie oefent de politie te water uit binnen de maritieme zones en de andere wateren onder Belgische jurisdictie. De politie te water omvat:

- 1° het toezicht op de naleving van alle wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water, daaronder begrepen aan boord van schepen en vaartuigen;
- 2° de grenscontrole;
- 3° het uitoefenen van de opdrachten van gerechtelijke politie aan boord van schepen en vaartuigen;
- 4° het uitvoeren van het beslag op zee- en binnenschepen naar aanleiding van de uitoefening van opdrachten van gerechtelijke en bestuurlijke politie;
- 5° het nemen van alle noodzakelijke maatregelen van bestuurlijke politie in het raam van de politie te water.

Art. II.7.122. Onderzoeksbevoegdheden

Onverminderd andere toepasselijke wetgeving, daaronder begrepen de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt en het Wetboek van Strafvordering, en met het oog op de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in artikel II.7.121, 1°, 2° en 3°, kan de Scheepvaartpolitie:

- 1° te allen tijde schepen betreden;
- 2° de inzage vorderen van alle zakelijke bescheiden alsook deze gegevens en bescheiden kopiëren. Indien het maken van kopieën niet ter plaatse kan gebeuren, deze gegevens en bescheiden voor dat doel voor een beperkte tijd meenemen tegen ontvangstbewijs;
- 3° alle noodzakelijke medewerking van de bevelvoerder van het schip vorderen;
- 4° zowel bij dag als bij nacht alle schepen visiteren en onderzoeken. Het gedeelte bestemd als woning kan ze niet zonder toestemming van de bewoner betreden;
- 5° de lading onderzoeken en monsters nemen, met inbegrip van de lading die zich op de kade of in opslagplaatsen in de haven bevindt en die bestemd is voor of afkomstig van het transport te water. De Scheepvaartpolitie is bevoegd daartoe verpakkingen te openen. Indien het onderzoek niet ter plaatse kan gebeuren, is zij bevoegd de zaken voor dat doel voor beperkte tijd mee te nemen tegen ontvangstbewijs. De genomen monsters worden indien mogelijk teruggegeven. De hierboven vermelde handelingen geven geen aanleiding tot enige vorm van schadeloosstelling;
- 6° vorderen dat de kapitein of de schipper van het schip dit doet stilhouden en naar de door de haar aangewezen plaats overbrengt. De Scheepvaartpolitie kan, indien zij zulks noodzakelijk acht, het schip naar een nabijgelegen plaats overbrengen of doen overbrengen en lossen of doen lossen;
- 7° tijdens de uitoefening van haar bevoegdheden aan boord het schip voor de daartoe strikt noodzakelijke termijn vasthouden. De termijn gedurende welke het schip rechtmatig wordt opgehouden geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling.

Art. II.7.123. Ambtshalve te nemen maatregelen

In geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de krachtens de artikelen II.7.121, 5°, en II.7.122 genomen politiemaatregelen kunnen zij gedwongen ten uitvoer worden gelegd en kunnen de gevraagde handelingen worden uitgevoerd op kosten van de overtreder, de eigenaar van het schip of de lading, of van degene die de lading onder zijn hoede heeft.

Het schip of de lading kan geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden opgehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankwaarborg werd verstrekt door een in België gevestigde bank of kredietinstelling die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten.

De som die in consignatie werd gegeven wordt, na aftrek van alle hierboven vermelde kosten en in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, teruggegeven.

Art. II.7.124. Processen-verbaal

De Scheepvaartpolitie stelt de misdrijven omschreven in de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart vast bij proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift ervan wordt verstuurd aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België uiterlijk binnen een termijn van vijftien dagen, die aanvangt de dag na de vaststelling bij proces-verbaal van de overtreding. De vervalddag is in de termijn begrepen. Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een feestdag, dan wordt de vervalddag verplaatst op de eerstvolgende werkdag.

Voor de toepassing van de termijn bepaald in het tweede lid, vormt het geven van een waarschuwing of het meedelen van een termijn om zich in regel te stellen, geen vaststelling van de overtreding.

Art. II.7.125. Samenwerking met andere overheden

§ 1. De Scheepvaartpolitie kan, met het oog op de uitoefening van de in artikel II.7.121 bedoelde bevoegdheden, om de medewerking verzoeken van de personeelsleden belast met het toezicht op de naleving van bijzondere regelgeving.

§ 2. Ingeval de Scheepvaartpolitie in het raam van de artikelen II.1.40 tot II.2.28 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten inbreuken vaststelt die de staat van veiligheid van het schip in het gedrang brengen, licht zij hiervan onverwijld de Scheepvaartcontrole in, die vervolgens de gepaste maatregelen neemt.

Art. II.7.126. Maritieme grenscontrole

De Koning bepaalt de nadere regels inzake de grenscontrole aan de maritieme buitengrens en de uitvoering ervan door de leden van Scheepvaart politie.

Art. II.7.127. Retributies

Onverminderd bijzondere bepalingen betreffende de heffing van retributies, kan voor de verlening van diensten door de Scheepvaartpolitie een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Art. II.7.128. Openbare geschriften

De documenten en administratieve formulieren vereist door de wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water zijn openbare geschriften als bedoeld in boek II, titel III, hoofdstuk IV van het Strafwetboek.

Hoofdstuk 3 – Gezagvoerders

Art. II.7.129. Gezag aan boord

De gezagvoerder heeft over eenieder die zich aan boord bevindt het gezag dat vereist is voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading, de bescherming van het mariene milieu alsook voor de goede afloop van de reis.

Hij kan alle daartoe nuttige dwangmiddelen gebruiken, inbegrepen vrijheidsberoving en gedwongen ontscheping, en eenieder die aan boord is opvorderen om hem daarin bij te staan.

In de Belgische havens handelt hij in samenwerking met de scheepvaartpolitie.

In vreemde havens handelt hij in samenwerking met de Belgische consul of, indien nodig, met de plaatselijke overheid.

Art. II.7.130. Vaststelling van misdrijven

§ 1. Wanneer gedurende de reis aan boord van een schip bedoeld in artikel II.3.9 een scheepvaartmisdrijf dan wel een andere misdaad of een ander wanbedrijf wordt gepleegd, stelt de gezagvoerder, bijgestaan door een officier, een vooronderzoek in en hoort hij de getuigen. Van een en ander wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat wordt ondertekend door de gezagvoerder en de officier en vermeld in het scheepsdagboek.

Het aldus opgemaakte proces-verbaal heeft bewijskracht, behoudens tegenbewijs.

§ 2. In de eerste buitenlandse haven waar het schip aanlegt, overhandigt de gezagvoerder de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de consul.

De consul zet zo nodig het onderzoek voort en, indien hij het noodzakelijk acht, doet hij de verdachte ontschepen en, met de processtukken, naar een Belgische haven overbrengen.

§ 3. In de eerste Belgische haven waar het schip aanlegt, overhandigt de gezagvoerder de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de Scheepvaartpolitie, die ze onmiddellijk doorzendt aan de Procureur des Konings van het arrondissement en, indien hij het noodzakelijk acht, de verdachte laat opsluiten in afwachting van een beslissing.

§ 4. Ingeval de misdaad of het wanbedrijf in België is gepleegd, overhandigt de gezagvoerder zijn proces-verbaal aan de Scheepvaartpolitie uiterlijk de dag na die waarop het feit is ontdekt; ingeval het gepleegd is in een plaats in het buitenland waar een Belgisch consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de consul; ingeval het gepleegd is, hetzij gedurende of na de afvaart, hetzij op zee, hetzij in een plaats in het buitenland waar geen consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de Scheepvaartpolitie in de eerste Belgische haven of aan de consul in de eerste buitenlandse haven waar het schip aanlegt.

§ 5. De consuls en de scheepvaartpolitie maken akte op van de verschijning van de gezagvoerder en van zijn verklaringen; hun processen-verbaal hebben bewijskracht, behoudens tegenbewijs.

De processen-verbaal opgemaakt door de consuls worden geregistreerd ter kanselarij van het consulaat en vervolgens aan de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken gezonden, dat ze, met de bijlagen, aan de Procureur des Konings van de thuishaven van het schip doet toekomen.

Bovendien geeft de consul een voor eensluidend verklaard afschrift af aan de gezagvoerder, die het na aankomst in een Belgische haven binnen 24 uur moet overhandigen aan de Scheepvaartpolitie.

§ 6. Heeft de gezagvoerder geen proces-verbaal opgemaakt, dan stelt de Scheepvaartpolitie of de consul ambtshalve of op aangifte een summier vooronderzoek in en zendt hij zijn verslag ten spoedigste aan de bevoegde Procureur des Konings.

Art. II.7.131. Aanhouding van vervolgte of veroordeelde opvarenden

§ 1. Ingeval een door het Belgische gerecht vervolgte of veroordeelde persoon zich bevindt aan boord van een Belgisch schip dat de territoriale zee heeft verlaten, mag de minister bevoegd voor de Justitie, door tussenkomst van een consul of anderszins, desnoods via telecommunicatiemiddelen, aan de gezagvoerder een afschrift overmaken van het door de bevoegde rechterlijke overheid uitgevaardigde bevel tot aanhouding of gevangenneming. De gezagvoerder is verplicht dat bevel uit te voeren en aan de belanghebbende te betekenen, op het ogenblik van zijn aanhouding of, ten laatste, binnen de vierentwintig uur.

De aldus aangehouden persoon blijft aan boord gevangen tot de terugkeer van het schip in een Belgische haven of tot wanneer het een ander Belgisch schip ontmoet, dat hem naar een Belgische haven zal brengen. In dit laatste geval blijft hij aan boord van het ander Belgisch schip gevangen.

Een en ander wordt vermeld in het scheepsdagboek.

§ 2. De termijnen bepaald in de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis beginnen te lopen van het ogenblik dat de beklaagde is opgesloten in een van de Belgische gevangenissen.

Indien het een persoon betreft die onherroepelijk is veroordeeld voor het misdrijf dat tot zijn gevangenneming aanleiding geeft, wordt de tijd dat hij op grond van § 1 aan boord gevangen werd gehouden, op de duur van zijn vrijheidsstraf toegerekend.

Art. II.7.132. Beroep op maritieme veiligheidsagenten

Ten einde het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in artikel II.5.26, kan de gezagvoerder een beroep doen op de ploeg van agenten van de vergunde maritieme veiligheidsonderneming waarop de geregistreerde eigenaar of exploitant een beroep doet in overeenstemming met de artikelen II.5.28 tot II.5.36.

Art. II.7.133. Bevoegdheden van de kapitein inzake piraterij

Onverminderd de bevoegdheden van de commandanten bedoeld in artikel II.7.134 en van de officieren van gerechtelijke politie, stellen de kapiteins van Belgische schepen die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn, misdrijven van piraterij aan boord van hun schip vast in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kan zijn proces-verbaal in het Engels worden opgemaakt. De in het eerste lid genoemde kapiteins kunnen alles aan boord van hun schip wat kan dienen als bewijs van piraterij in beslag nemen.

Art. II.7.134. Bevoegdheden van de commandant van een oorlogs- of staatsschip inzake piraterij

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de commandanten van Belgische oorlogsschepen of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, bevoegd om elke preventie-, controle- en dwangmaatregel te nemen teneinde daden van piraterij bedoeld in de artikelen II.5.26 en II.5.27 te voorkomen of te doen stoppen.

§ 2. De in paragraaf 1 genoemde commandanten kunnen:

1° schepen individueel of in konvooi begeleiden;

2° misdrijven van piraterij opsporen en ze vaststellen in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel;

3° zich te allen tijde aan boord begeven van schepen die het voorwerp zijn van daden van piraterij, alsook van deze die ervan worden verdacht aan dergelijke daden deel te nemen of zich voorbereiden om eraan deel te nemen. Te dien einde hebben ze het recht de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen en deze te controleren. Indien de verdenkingen blijven bestaan, kunnen zij zich in alle lokalen en plaatsen aan boord begeven;

4° een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip brengen;

5° een piratenschip of een schip dat na een daad van piraterij is overmeesterd en zich in de macht van de piraten bevindt, evenals de goederen aan boord, in beslag nemen;

6° alle bescheiden en alles wat dienen kan om de waarheid aan de dag te brengen aan boord van een piratenschip in beslag nemen.

§ 3. Ingeval de toegang aan boord werd geweigerd of feitelijk onmogelijk bleek, kan de commandant het bevel geven tot koerswijziging van het verdachte schip, dat met voldoende

redenen van een misdrijf van piraterij wordt verdacht, in de richting van een geschikte plaats of haven. Deze koerswijziging gebeurt op kosten en op risico van de personen die het bevel hebben van het schip dat zijn koers moet wijzigen.

Tijdens de doorvaart die volgt op de beslissing tot koerswijziging, kan de commandant de nodige en passende dwangmaatregelen nemen met het oog op het vrijwaren van het schip en zijn lading en van de veiligheid van de personen aan boord.

§ 4. Ingeval de personen die het daadwerkelijke bevel van het schip hebben, dat ervan verdacht wordt een misdrijf van piraterij te plegen of het slachtoffer ervan te zijn, het aan boord laten komen of de koerswijziging uitdrukkelijk of feitelijk weigeren, kan de commandant, na waarschuwingen, overgaan tot dwangmaatregelen tegen dit schip daaronder begrepen, indien nodig, het gebruik van geweld.

Art. II.7.135. Vrijheidsberoving

§ 1. De persoon die op heterdaad wordt betrapt op piraterij in de zin van de artikelen II.5.26 en II.5.27 of tegen wie ernstige aanwijzingen van schuld met betrekking tot een dergelijk misdrijf bestaan, kan van zijn vrijheid worden beroofd hetzij op initiatief van de commandant bedoeld in artikel II.7.134, § 1, hetzij op initiatief van de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip hetzij op initiatief van de kapitein bedoeld in artikel II.7.133. De commandant dan wel de kapitein maakt een proces-verbaal op met nauwkeurige opgave van de omstandigheden waarin de vrijheidsberoving tot stand is gekomen, met inbegrip van het precieze uur ervan.

§ 2. De commandant dan wel de kapitein brengt de Federale Procureur onmiddellijk op de hoogte van de vrijheidsberoving door middel van de snelste communicatiemiddelen. De commandant dan wel de kapitein voert de bevelen van deze magistraat uit, zowel wat de vrijheidsberoving als wat de uit te voeren taken betreft.

§ 3. De vrijheidsberoving mag in geen geval langer dan vierentwintig uur duren. De Federale Procureur moet de vrijheidsberoving binnen vierentwintig uur bevestigen. Bij gebreke daarvan wordt de betrokkene in vrijheid gesteld. Van de beslissing van de Federale Procureur wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant dan wel door de kapitein.

§ 4. De commandant dan wel de kapitein maakt een proces-verbaal van de vrijheidsberoving op. Dit proces-verbaal vermeldt het precieze uur van de vrijheidsberoving, de beslissing van de Federale Procureur met betrekking tot deze vrijheidsberoving, alsook het precieze uur waarop de betrokkene van de beslissing van de federale procureur in kennis is gesteld.

§ 5. Indien de Federale Procureur van oordeel is dat een wegens daden van piraterij van zijn vrijheid beroofde persoon onder aanhoudingsbevel zou moeten worden geplaatst, vordert hij dit van de onderzoeksrechter die een voorlopig aanhoudingsbevel kan uitvaardigen. Het voorlopig aanhoudingsbevel moet worden uitgevaardigd binnen vierentwintig uur na de initiële vrijheidsberoving en is geldig tot vierentwintig uur nadat de gedetineerde werd ontscheept op het Belgisch grondgebied en ten hoogste een maand.

Het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon kan gebeuren door middel van radio, telefoon, audiovisuele of andere technische middelen die een rechtstreekse overbrenging van de stem tussen de onderzoeksrechter en de verdachte mogelijk maken en de vertrouwelijkheid van hun gesprek waarborgen.

Indien het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon onmogelijk is ingevolge uitzonderlijke omstandigheden, moet de onderzoeksrechter de personen verhoren die de ten laste gelegde feiten met betrekking tot deze persoon kunnen uiteenzetten.

Al de in deze paragraaf bedoelde elementen, met inbegrip van de eventuele uitzonderlijke omstandigheden die het verhoor van de betrokken persoon onmogelijk hebben gemaakt, worden vermeld in het proces-verbaal van verhoor.

Van de beslissing van de onderzoeksrechter wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant dan wel de kapitein en zodra mogelijk wordt hem een afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel bezorgd. De commandant dan wel de kapitein vermeldt in een proces-verbaal het precieze uur waarop de betrokkene in kennis is gesteld van de beslissing van de onderzoeksrechter en het precieze uur van de afgifte van het afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel.

§ 6. Ingeval de vervolging in België wordt ingesteld, wordt de verdachte zo spoedig als de omstandigheden het mogelijk maken naar België overgebracht.

Binnen vierentwintig uur na zijn aankomst op het Belgisch grondgebied, moet hij fysiek voor de onderzoeksrechter verschijnen en ondervraagd worden. De onderzoeksrechter gaat na of de in paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen van vierentwintig uur na de aankomst van de gedetineerde op het Belgisch grondgebied en van ten hoogste een maand werden nageleefd. Bij gebrek aan verhoor binnen de vierentwintig uur of in geval van niet-naleving van de in de paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen wordt de verdachte in vrijheid gesteld.

Indien de onderzoeksrechter oordeelt is dat de hechtenis moet worden gehandhaafd, vaardigt hij een aanhoudingsbevel uit overeenkomstig artikel 16 van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis.

§ 7. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kunnen de bij dit artikel bedoelde processen-verbaal in het Engels worden gesteld.

Hoofdstuk 4 – Andere overheden

Art. II.7.136. Belgische consulaire ambtenaren

§ 1. De Belgische consulaire ambtenaren kunnen de inbreuken door Belgische schepen op de bepalingen van de artikelen II.1.24 tot II.1.39 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vaststellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 2. In het buitenland wordt het toezicht op de naleving door Belgische zeeschepen van de bepalingen van dit wetboek inzake de veiligheid van zeeschepen en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, de door België gesloten internationale verdragen betreffende de maritieme arbeid, de beveiliging van mensenlevens op zee en de uitwatering van schepen, door de Belgische consulaire ambtenaar uitgeoefend:

1° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar daartoe bijzonder wordt aangezocht door de Scheepvaartcontrole;

2° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar overeenkomstig paragraaf 3, 3°, de afvaart van het schip verbiedt.

Ten einde dit toezicht uit te oefenen, wijst de consulaire ambtenaar drie deskundigen van de erkende classificatiemaatschappijen aan.

Afschrift van de verslagen van de bedoelde deskundigen wordt onverwijld gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.

De Belgische consulaire ambtenaren en door hen aangewezen deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de schepen, teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.

Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle scheepspapieren en overtuigingsstukken worden voorgelegd.

Zij kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikelen II.1.40 tot II.1.56 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van bepaalde werken.

Iedere kapitein en iedere eigenaar is verplicht de consulaire ambtenaren en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland ermee belast de overtredingen van de artikelen II.1.40 tot II.1.56 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 3. In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een zeeschip onder Belgische vlag te verbieden:

1° ingeval het niet voorzien is van de vereiste geldige certificaten of geen toelating tot afvaart heeft gekregen, of, in de gevallen bedoeld in artikel II.1.52, § 2, en onverminderd het laatste lid van die paragraaf, de kapitein de daarin voorziene verklaring niet heeft verkregen;

2° in het geval bedoeld in paragraaf 2, 1° en ingeval het toezicht heeft uitgemaakt dat het niet aan de wettelijke of reglementair gestelde voorwaarden voldoet;

3° ingeval vermoedens bestaan dat door niet-inachtneming van de in artikel II.1.48, 1°, bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar is gebracht.

De bepalingen van artikel II.7.107, §§ 5 en 6 zijn van overeenkomstige toepassing.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar aan de wettelijk of reglementair gestelde voorwaarden is voldaan.

§ 4. De Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland oefenen toezicht uit op de naleving door Belgische schepen van de artikelen II.2.1 tot II.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, het PAL-Verdrag, het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag en Verordening (EG) Nr. 392/2009.

§ 5. In het buitenland kan de Belgische consulaire ambtenaar de afvaart van een Belgisch schip verbieden ingeval het schip niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, Verordening (EG) Nr. 392/2009, de artikelen II.2.1 tot II.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel II.2.5, § 2, of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel II.2.4.

De bepalingen van artikel II.7.109, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.

§ 6. De Belgische consuls in het buitenland oefenen de overige bevoegdheden uit welke hen zijn toegekend door de artikelen II.7.107, II.7.109 en II.7.130.

§ 7. De Koning bepaalt de bevoegdheden van de Belgische consulaire ambtenaren inzake het nagaan van het aantal bemanningsleden aan boord van zeeschepen en het bezit van certificaten van lichamelijke geschiktheid, brevetten, vergunningen en andere soortgelijke getuigschriften.

Art. II.7.137. Overheden bevoegd inzake wrakverwijdering

Zijn mede belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op de artikelen II.4.12 tot II.4.33 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

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

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

4° de daartoe aangestelde ambtenaren van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

Zij maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

Art. II.7.138. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging

§ 1. Zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikelen II.5.1 tot II.5.25 van dit wetboek, de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van Verordening (EG) Nr. 725/2004:

1° binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden, de ambtenaren van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de personeelsleden van het Ministerie van

Landsverdediging, de door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aangeduide personeelsleden van een waterwegbeheerder of haven, het ADCC en de havenkapiteins;

2° de door de Koning aangeduide en te dien einde beëdigde ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer die als effectief of plaatsvervangend lid zetelen of tewerkgesteld zijn in de organen bepaald in artikel II.5.5, § 2.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren stellen bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel, de inbreuken op Verordening (EG) Nr. 725/2004 vast, alsook de inbreuken op de artikelen II.5.1 tot II.5.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

Deze processen-verbaal worden onverwijld aan de procureur des Konings overgezonden alsook aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België.

De in paragraaf 1, 2° bedoelde ambtenaren zenden onverwijld een kopie van de processen-verbaal aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

§ 3. Indien de in paragraaf 1, 2° bedoelde ambtenaren naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.

§ 4. De in paragraaf 1, 2° bedoelde ambtenaren kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in paragraaf 1:

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar de artikelen II.5.1 tot II.5.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, met uitsluiting van plaatsen die tot woning dienen; Plaatsen die tot woning dienen, mogen slechts te allen tijde betreden worden met toelating van de bewoner of met verlof van de bevoegde politierechter;

2° ieder persoon wiens verhoor zij nodig achten ondervragen over alle feiten waarvan de kennisname nuttig is voor de uitoefening van het toezicht;

3° de identiteit controleren van de personen, in de gevallen en overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 34, paragraaf 1, en paragraaf 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;

4° zonder verplaatsing, alle boeken, registers, documenten, schijven, diskettes, banden of gelijk welke andere informatiedragers die zij nodig achten voor het volbrengen van hun opdracht ter inzage doen overleggen en uittreksels, afschriften, afdrukken, uitdraaien, kopieën of fotokopieën ervan nemen of kosteloos doen verstrekken of zelfs gelijk welke van de in dit punt bedoelde informatiedragers tegen ontvangstbewijs doen afgeven;

5° vaststellingen doen door middel van het maken van foto's, film- en video-opnamen.

§ 5. De ambtenaren bedoeld in paragraaf 1 kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden de medewerking vragen van de politiediensten.

De politiediensten kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden, de medewerking vragen van de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren.

Art. II.7.139. Overheden bevoegd inzake het marien milieu

Zijn mede belast met de opsporing en vaststelling op zee van de inbreuken op artikel II.6.5:

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;
2° de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;
3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine;
4° de daartoe aangestelde ambtenaren van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.
De in het tweede lid, 2° en 4°, bedoelde ambtenaren en agenten zijn eveneens belast met de opsporing van de overtredingen van het MARPOL-Verdrag die krachtens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische overheden zijn toevertrouwd.
De in het eerste lid genoemde personen maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

Art. II.7.140. Overige voor handhaving bevoegde ambtenaren

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de overige door de Koning aangeduide ambtenaren toezicht op de naleving van de bepalingen van dit Wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, en zijn zij belast met het opsporen en vaststellen van de overtredingen van die bepalingen.

Titel 3 – Vervolging van inbreuken

Hoofdstuk 1 – Beslissing tot vervolging

Art. II.7.141. Mogelijke vervolgingen

§ 1. Onverminderd de rechten van de burgerlijke partij, kunnen de inbreuken die overeenkomstig titel 1 worden bestraft met een sanctie van niveau 2, 3, 4 of 5 op initiatief van het Openbaar Ministerie aanleiding geven tot strafvervolging voor de correctionele rechtbank, of, naargelang het geval, voor het hof van assisen, tot een minnelijke schikking of tot een bemiddeling in strafzaken bedoeld bij artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering.

§ 2. De inbreuken die overeenkomstig titel 1 worden bestraft met een sanctie van niveau 1 kunnen op initiatief van de sanctionerende overheid aanleiding geven tot een administratieve geldboete, een schuldigverklaring of een klassering zonder gevolg.

De sanctionerende overheid beschikt over dezelfde bevoegdheden wanneer het Openbaar Ministerie afziet van vervolging van de dader van een inbreuk die overeenkomstig titel 1 wordt bestraft met een sanctie van niveau 2, 3, 4 of 5.

Art. II.7.142. Bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete

Op de voordracht van de Minister, wijst de Koning de sanctionerende overheid aan die gemachtigd is om administratieve geldboeten op te leggen.

Art. II.7.143. Onderlinge verhouding tussen vervolgingen

De toepassing van een administratieve geldboete wordt uitgesloten door:

- 1° de strafvervolging, zelfs als ze wordt afgesloten met een vrijspraak;
- 2° de minnelijke schikking;
- 3° de bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van Strafvordering.

Art. II.7.144. Mededeling van beslissingen inzake de strafvervolging

§ 1. Het Openbaar Ministerie bezorgt aan de sanctionerende overheid een kennisgeving van zijn beslissing om al dan niet strafvervolgning in te stellen of een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering voor te stellen.

§ 2. Ingeval het Openbaar Ministerie afziet van een strafvervolgning in te stellen of een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering voor te stellen, bezorgt het een afschrift van de procedurestukken van het aanvullend opsporingsonderzoek aan de sanctionerende overheid.

§ 3. De overheid waarvan een personeelslid het proces-verbaal heeft opgemaakt wordt op de hoogte gebracht van elke beslissing over de strafvordering uit hoofde van een inbreuk op de regelgeving op de naleving waarvan hij toezicht uitoefent.

Deze inlichtingen worden haar meegedeeld binnen een maand na de beslissing door, naargelang het geval, het Openbaar Ministerie of de griffier van de rechtbank van eerste aanleg of van het hof van beroep die ze heeft uitgesproken.

§ 4. Elke beslissing genomen over de strafvordering uit hoofde van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek wordt eveneens ter kennis gebracht van de sanctionerende overheid.

Deze inlichtingen worden haar meegedeeld binnen een maand na de beslissing door, naargelang het geval, het Openbaar Ministerie of de griffier van de rechtbank van eerste aanleg of van het hof van beroep die ze heeft uitgesproken.

Een afschrift van de beslissing wordt toegestuurd aan de sanctionerende overheid als deze er om verzoekt, naargelang het geval, door de griffier van de rechtbank van eerste aanleg of het hof van beroep die ze heeft uitgesproken.

Art. II.7.145. Beslissing van de sanctionerende overheid

Ingeval het Openbaar Ministerie afziet van een strafvervolgning in te stellen of een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken bedoeld in artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering voor te stellen, of wanneer het Openbaar Ministerie geen beslissing heeft genomen binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de dag van ontvangst van het proces-verbaal waarin de inbreuk werd vastgesteld, beslist de sanctionerende overheid of de procedure voor de administratieve geldboete moet worden opgestart.

Hoofdstuk 2 – Administratieve vervolging

Art. II.7.146. Onafhankelijkheid en onpartijdigheid

De sanctionerende overheid moet die bevoegdheid uitoefenen met inachtnaam van hun onafhankelijkheid en onpartijdigheid.

Haar ambtenaren mogen geen beslissing nemen in een dossier waarin ze reeds in een andere hoedanigheid zijn opgetreden, noch rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben in de ondernemingen of instellingen die in de procedure betrokken zijn.

Art. II.7.147. Griffie

De sanctionerende overheid beschikt over een griffie.

De Koning bepaalt de taken en nadere regels voor de werking van de griffie.

Art. II.7.148. Medewerking van andere overheden

Ten einde te kunnen beschikken over alle elementen die haar in staat moeten stellen om met volledige kennis van zaken een beslissing te nemen over het gevolg dat aan het dossier in behandeling moet worden gegeven kan de sanctionerende overheid van de bevoegde

ministers, overheidsinstellingen of overheidsdiensten de door haar noodzakelijk geachte administratieve inlichtingen vragen.

Daartoe moeten alle overheidsdiensten, met inbegrip van de parketten, de griffies van hoven en rechtbanken en de politie, alle diensten van de provincies, agglomeraties, gemeentefederaties, gemeenten, verenigingen waartoe ze behoren, alsook de overheidsinstellingen die ervan afhangen, ingaan op het verzoek van de sanctionerende overheid om haar alle inlichtingen te verstrekken en haar kopieën te bezorgen, in eender welke vorm, van alle informatiedragers.

De voornoemde diensten zijn verplicht om de inlichtingen en afschriften kosteloos te bezorgen.

De inlichtingen verkregen tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid mogen evenwel enkel worden meegedeeld met de uitdrukkelijke machtiging van de rechterlijke overheid.

Art. II.7.149. Verweermiddelen

§ 1. De overtreder wordt bij een ter post aangetekende brief verzocht zijn verweermiddelen in te dienen. Deze brief vermeldt de volgende gegevens:

1° de referenties van het proces-verbaal van vaststelling van de inbreuk en houdende het relaas van de feiten die aan de basis van de aanvang van de procedure liggen;

2° het recht van de overtreder om zijn verweermiddelen schriftelijk of mondeling in te dienen binnen een termijn van dertig dagen te rekenen van de dag van de kennisgeving, namelijk op de dag dat de aangetekende brief door de postdiensten aangeboden is aan de geadresseerde in persoon, op zijn hoofdverblijfplaats of op de maatschappelijke zetel;

3° het recht om zich te laten bijstaan door een raadsman;

4° het adres van de sanctionerende overheid waar de overtreder zijn dossier kan inzien, alsook de openingsuren gedurende welke hij hiervoor bij de sanctionerende overheid terecht kan;

5° het recht van de overtreder of van zijn raadsman op een afschrift van het dossier;

6° het postadres en het e-mailadres van de sanctionerende overheid alsook de openingsuren ervan, met het oog op de indiening van de verweermiddelen.

Ingeval de overtreder verzuimd heeft om de aangetekende brief bij de post af te halen binnen de vastgestelde termijn, kan de sanctionerende overheid hem bij gewone brief, ter informatie, nog een tweede uitnodiging toezenden om zijn verweermiddelen in te dienen.

Deze tweede uitnodiging doet geen nieuwe termijn van dertig dagen lopen voor de indiening van verweermiddelen.

§ 2. De verweermiddelen kunnen schriftelijk, inbegrepen via e-mail, worden ingediend.

Ze kunnen ook mondeling bij de sanctionerende overheid worden ingediend.

Art. II.7.150. Raadpleging van het dossier

De sanctionerende overheid stelt het dossier met betrekking tot de inbreuken welke aanleiding tot een administratieve geldboete kunnen geven ter beschikking van de overtreder of diens raadsman, zodat hij het kan raadplegen op de griffie en, op diens verzoek, geeft zij toelating om van de stukken van het dossier een afschrift te maken. Artikel 460ter van het Strafwetboek is van toepassing op de overtreder, die met het oog op de toepassing van die bepaling met de in verdenking gestelde gelijkgesteld wordt.

De kosten van de afschriften zijn ten laste van de overtreder. Het tarief wordt vastgesteld door de Koning.

Art. II.7.151. Verjaring

De administratieve geldboete kan niet meer worden opgelegd vijf jaar na de feiten.

De daden van onderzoek of van vervolging, met inbegrip van de kennisgevingen van de beslissingen van het Openbaar Ministerie omtrent het al dan niet instellen van strafvervolging en het verzoek ten aanzien van de overtreder om verweermiddelen in te dienen, verricht binnen de in het eerste lid gestelde termijn, stuiten evenwel de loop ervan. Met die daden vangt een nieuwe termijn van gelijke duur aan, zelfs ten aanzien van personen die daarbij niet betrokken waren.

Art. II.7.152. Verplichting het verweer af te wachten

De administratieve geldboete mag niet worden opgelegd vóór het eind van de termijn vermeld in artikel II.7.149, of vóór het schriftelijk of mondeling verweer van de overtreder, wanneer dit wordt ingediend vóór het einde van de voormelde termijn.

Art. II.7.153. Redelijke termijn

Ingeval de duur van de vervolging door de sanctionerende overheid de redelijke termijn overschrijdt, kan deze zich beperken tot een eenvoudige schuldigverklaring of een administratieve geldboete opleggen die lager is dan het wettelijk minimum.

Art. II.7.154. Motiveringsplicht

De beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete is met redenen omkleed. Ze omvat onder andere de overwegingen die feitelijk en rechtens aan de beslissing ten grondslag liggen, enerzijds als antwoord op de ingediende verweermiddelen en anderzijds als motivering voor het bedrag van de administratieve geldboete.

Ze omvat daarenboven de volgende elementen:

- 1° de bepalingen die er de rechtsgrond van uitmaken;
- 2° de referenties van het proces-verbaal tot vaststelling van de inbreuk en houdende het relaas van de feiten die aan de basis lagen van de aanvang van de procedure;
- 3° de datum van het verzoek tot indiening van de verweermiddelen;
- 4° het bedrag van de administratieve geldboete;
- 5° de bepalingen van artikel II.7.159, § 1 en 2, met betrekking tot de betaling van de geldboete;
- 6° de beroepsmogelijkheden.

Art. II.7.155. Kennisgevingen aan de overtreder

De beslissing wordt aan de overtreder ter kennis gebracht bij een ter post aangetekende brief overeenkomstig artikel II.7.149, § 1, samen met een verzoek tot betaling van de boete binnen de termijn bepaald bij artikel II.7.159, § 1.

De kennisgeving doet de strafvordering vervallen.

Ingeval de overtreder verzuimd heeft de aangetekende brief bij de post af te halen binnen de vastgestelde termijn, kan de sanctionerende overheid hem ter informatie bij gewone brief een afschrift van de beslissing toezenden.

Art. II.7.156. Uitvoerbaarheid

De beslissing heeft uitvoerbare kracht.

Art. II.7.157. Beroep

§ 1. De overtreder die de beslissing van de sanctionerende overheid bedoeld in artikel II.7.154 betwist, tekent op straffe van verval binnen een termijn van drie maanden vanaf de kennisgeving van de beslissing beroep aan bij de politierechtbank bij wege van een verzoekschrift.

Dit beroep schorst de uitvoering van de beslissing.

Het beroep tegen de beslissing van de sanctionerende overheid maakt het geschil zelf aanhangig bij de politierechtbank, zonder dat deze laatste het bedrag van de administratieve geldboete mag verhogen.

De beslissing van de politierechtbank is niet vatbaar voor hoger beroep.

§ 2. De bewijsregels die gelden voor de strafrechtspleging zijn op de beroepsprocedure voor de politierechtbank van toepassing.

Art. II.7.158. Mededelingen aan de verbaliserende overheid en het Openbaar Ministerie

De administratieve en gerechtelijke beslissingen tot oplegging van de administratieve geldboeten, tot schuldigverklaring of tot klassering zonder gevolg worden door de sanctionerende overheid meegedeeld aan de overheid die het proces-verbaal heeft opgemaakt en aan het Openbaar Ministerie.

Art. II.7.159. Betaling

§ 1. De administratieve geldboete moet betaald worden binnen een termijn van 3 maanden, die ingaat op de dag van de kennisgeving van de beslissing tot oplegging van de administratieve geldboete of op de dag waarop de rechterlijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De sanctionerende overheid kan de overtreder evenwel op diens verzoek en indien daartoe aanleiding bestaat een langere termijn toekennen welke geenszins de verjaringstermijn van de rechtsvordering tot invordering van de geldboete zoals bedoeld bij artikel II.7.160, § 2 mag overschrijden. In dat geval deelt de sanctionerende overheid het afbetalingsplan schriftelijk mee aan de overtreder.

§ 2. De administratieve geldboete wordt betaald via storting of overschrijving op de rekening of rekeningen die worden aangeduid door de Koning.

§ 3. De Koning kan andere regels voor de betaling van de administratieve geldboeten bepalen.

Art. II.7.160. Invordering

§ 1. Ingeval de overtreder in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, hetzij binnen de termijn van drie maanden bepaald in artikel II.7.159, hetzij na een in kracht van gewijsde gegaan vonnis of het hem overeenkomstig artikel II.7.159 toegekende afbetalingsplan niet nakomt, maakt de sanctionerende overheid de zaak aanhangig bij de administratie van het kadaster, registratie en domeinen, met het oog op de invordering van het bedrag van de geldboete.

Met het oog hierop bezorgt de sanctionerende overheid een afschrift van de administratieve beslissing en eventueel van het in kracht van gewijsde gegane vonnis, aan de administratie van het kadaster, registratie en domeinen.

De door de administratie van het kadaster, registratie en domeinen in te stellen vervolgingen worden ingesteld overeenkomstig artikel 3 van de domaniale wet van 22 december 1949.

§ 2. De rechtsvordering tot invordering van de administratieve geldboete verjaart 10 jaar na de dag waarop geen beroep meer kan worden aangetekend tegen de beslissing van de sanctionerende overheid.

§ 3. Door de betaling van de geldboete vervalt de rechtsvordering van de sanctionerende overheid.

§ 4. De administratie van het kadaster, registratie en domeinen deelt bij het begin van elk jaar aan de sanctionerende overheid de inlichtingen over het voorbije jaar mee in verband met de dossiers waarmee zij werd belast werd, in het bijzonder inzake de invordering van de administratieve geldboeten, zowel wat hun totaal bedrag betreft, als wat het bedrag betreft dat in elk afzonderlijk dossier werd geïnd, en inzake de dossiers die zij definitief heeft geklasseerd zonder gevolg.

Hoofdstuk 3 – Bijzondere bepalingen

Afdeling 1 – Scheepvaartmisdrijven

Art. II.7.161. Kwalificatie van scheepvaartmisdrijven

Feiten waarop dit wetboek correctionele straffen stelt, zijn wanbedrijven.

Feiten waarop dit wetboek criminele straffen stelt, zijn misdaden.

Art. II.7.162. Internationale bevoegdheid

Scheepvaartmisdrijven gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van België.

De gezagvoerder of schepeling van een Belgisch schip die zich buiten het grondgebied van België schuldig maakt aan misdrijven als in de artikelen II.3.8 tot II.3.52 omschreven, kan in België worden vervolgd.

De Belg of de vreemdeling die zich buiten het grondgebied van België schuldig maakt aan misdrijven als omschreven in de artikelen II.3.19, § 3, II.3.25, II.3.26, II.3.30, §§ 2 en 3, II.3.31, II.3.54 en II.3.55 kan eveneens in België worden vervolgd.

De in dit artikel bedoelde vervolging kan plaatsvinden zelfs indien de verdachte niet wordt aangetroffen op het grondgebied van België.

Art. II.7.163. Territoriale bevoegdheid

Gelijkelijk bevoegd zijn de rechter van de plaats van het misdrijf, die van de verblijfplaats van de verdachte of van zijn laatst bekende verblijfplaats, die van de plaats waar de verdachte wordt aangetroffen, alsook die van de thuishaven van het schip.

Bij gebreke van deze staat het misdrijf ter kennisneming van de correctionele rechtbank te Antwerpen of van het hof van assisen van Antwerpen.

Art. II.7.164. Verjaring

Feiten waarop dit wetboek criminele of correctionele straffen stelt, verjaren door verloop van respectievelijk 10 jaar en 5 jaar, te rekenen van de dag van het misdrijf.

Art. II.7.165. Toepassing van Boek I van het Strafwetboek

Voor zover in dit wetboek niet anders is bepaald, zijn alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek op de scheepvaartmisdrijven van toepassing.

Art. II.7.166. Scheepvaartmisdrijven gepleegd door de gezagvoerder

De Scheepvaartpolitie en de consul vervolgen ambtshalve of op aangifte de misdrijven gepleegd door een gezagvoerder en handelen overeenkomstig artikel II.7.130, § 6.

De Scheepvaartpolitie en de consul doen de gezagvoerder ontschepen ingeval zulks wegens de ernst van de hem ten laste gelegde feiten vereist is voor de veiligheid van het schip of van de opvarenden. Zij dragen er zorg voor dat hij langs de snelste weg naar een Belgische haven terugkeert en nemen, zoveel mogelijk in overeenstemming met de scheepseigenaar of reder, de nodige maatregelen om hem te vervangen.

Art. II.7.167. Tuchtvergripen en misdaden

Ingeval het voor de correctionele rechtbank gebrachte feit slechts een vergrijp is tegen de tucht, past de rechter de tuchtstraf toe.

Is het feit een misdaad, dan gedraagt de rechtbank zich overeenkomstig artikel 193 van het Wetboek van Strafvordering.

Afdeling 2 – Piraterij

Art. II.7.168. Internationale bevoegdheid

§ 1. De in de artikelen II.5.26 en II.5.27 bedoelde misdrijven van piraterij gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het Belgisch grondgebied.

§ 2. De federale procureur is bevoegd om in België elke persoon te vervolgen die zich buiten het Belgisch grondgebied schuldig maakt aan een in de artikelen II.5.26 en II.5.27 bedoeld misdrijf van piraterij, wanneer de feiten tegen een Belgisch schip zijn gepleegd of wanneer de verdachten door Belgische militairen werden aangehouden.

§ 3. De in paragraaf 2 bedoelde vervolgingen kunnen plaatsvinden, zelfs ingeval de persoon niet wordt gevonden op het Belgisch grondgebied.

§ 4. De Federale Procureur oordeelt over de opportuniteit van de vervolging, rekening houdend met de concrete omstandigheden van de zaak.

Voor zover dit rechtscollege de kenmerken van onafhankelijkheid, onpartijdigheid en billijkheid vertoont, zoals in het bijzonder kan blijken uit de relevante internationale verbintenissen waardoor België en de Staat van dit rechtscollege gebonden zijn, kan hij beslissen dat deze zaak, in het belang van een goede rechtsbedeling en met eerbiediging van de internationale verplichtingen van België, aanhangig zou moeten worden gemaakt:

1° hetzij bij het rechtscollege van de vlagstaat van het schip waartegen de feiten zijn gepleegd;

2° hetzij bij het rechtscollege van de Staat waarvan de dader een onderdaan is of van de plaats waar hij kan worden gevonden;

3° hetzij bij het rechtscollege van een derde Staat, zulks zodra de voorwaarden van deze overdracht met deze Staat zijn vastgesteld op een wijze die in overeenstemming is met het internationaal recht.

§ 5. De burgerlijke partijstellingen zijn slechts ontvankelijk na de beslissing van de federale procureur om de strafvordering uit te oefenen.

§ 6. De rechtscolleges te Brussel zijn uitsluitend bevoegd om kennis te nemen van de in de artikelen II.5.26 en II.5.27 bedoelde misdrijven.

Afdeling 3 – Marien milieu

Art. II.7.169. Internationale bevoegdheid

Een persoon die de artikelen II.6.1 tot II.6.12 of II.7.111 tot II.7.120, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt kan in België worden vervolgd, voor zover het internationaal recht het toelaat, ingeval de overtreding:

1° geheel of gedeeltelijk op het Belgische grondgebied is gepleegd;

2° in de Belgische exclusieve economische zone is gepleegd;

3° aan boord van een Belgisch schip is gepleegd;

4° is gepleegd door een Belg, ingeval het delict volgens het strafrecht van de plaats van het delict een strafbaar feit uitmaakt, of indien die plaats niet onder enige rechtsmacht valt;

5° is gepleegd ten behoeve van een rechtspersoon met statutaire zetel op het Belgische grondgebied;

6° is gepleegd buiten het Belgische grondgebied, maar schade heeft veroorzaakt of dreigt te veroorzaken binnen het Belgische grondgebied of de Belgische exclusieve economische zone, en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt.

7° is gepleegd op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt.

8° is gepleegd in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlagstaat.

Art. II.7.170. Territoriale bevoegdheid

Ten aanzien van Belgische schepen is de bevoegde rechtbank die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

Ten aanzien van vreemde schepen is de bevoegde rechtbank die binnen het rechtsgebied waarvan de aanloop- of vertrekhaven in België is gelegen.

Ten aanzien van vreemde schepen die in de territoriale zee of in de exclusieve economische zone, varen zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van Brugge.

Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

Hoofdstuk 1 – Instelling en bevoegdheden

Art. II.7.171. Richtlijn 2008/106/EG

Deze titel strekt mede tot gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (herschikking).

Art. II.7.172. Instelling en bevoegdheden

§ 1. Er wordt een Onderzoeksraad voor de Scheepvaart ingesteld.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart is bevoegd voor:

1° de uitoefening van tuchtrechtelijke rechtsmacht over de gezagvoerders, de officieren en de scheepsgezellen van Belgische zeeschepen en de andere schepen welke worden aangeduid bij koninklijk besluit, overeenkomstig artikel II.7.173;

2° de schorsing en vernietiging van diploma's, vergunningen en vaarbevoegdheidsbewijzen overeenkomstig artikel II.7.174;

3° de behandeling van beroepsprocedures als bedoeld in artikel II.7.175;

4° de verlening van machtiging tot het ophouden van een schip als bedoeld in artikel II.7.176;

5° de opdrachten te vervullen welke hem worden gegeven door dit wetboek of bijzondere wetten.

Art. II.7.173. Tuchtrechtelijke bestraffing

§ 1. Wanneer een van de in artikel II.7.172, § 2, 1° bedoelde personen zijn beroepsplichten heeft verzaakt of een scheepvaarttuchtvergrijp heeft gepleegd, kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart hem, zelfs bij afwezigheid van een ongeval, een tuchtstraf opleggen met inachtneming van de bij deze titel ingestelde rechtspleging.

§ 2. De rechtsmacht van de raad en de straffen welke hij uitspreekt, hebben uitsluitend betrekking op de tucht.

Art. II.7.174. Schorsing en vernietiging van diploma's, vergunningen en vaarbevoegdheidsbewijzen

§ 1. Stelt de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart de lichamelijke ongeschiktheid vast van een persoon over wie hij rechtsmacht heeft, dan kan hij diens diploma of vergunning schorsen of vernietigen; vaart die persoon zonder diploma of vergunning of is hij houder van een buitenlands diploma, dan kan Hij hem ontzetten van het recht om in zijn betrekking te varen op de in artikel II.7.172, § 2, 1° bedoelde zeeschepen.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan de Belgische vaarbevoegdheidsbewijzen vernietigen van personen die deze op fraudeleuze wijze hebben bekomen.

§ 3. De schorsing van de geldigheid van diploma's of vergunningen uitgesproken tegen een persoon die veroordeeld werd of later veroordeeld wordt tot een de vrijheid ontnemende straf, loopt niet gedurende de tijd dat de veroordeelde zijn straf ondergaat of laat verjaren.

Art. II.7.175. Behandeling van beroepsprocedures

§ 1. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel II.7.107, § 6.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel II.7.108, vierde lid.

§ 3. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel II.7.109, derde lid.

§ 4. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel II.7.120.

Art. II.7.176. Machtiging tot het vasthouden van een zeeschip

In het geval voorzien bij artikel II.7.107, § 3, tweede lid, kan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, na de kapitein of de scheepseigenaar gehoord of behoorlijk opgeroepen te hebben, aan de bevoegde overheid machtiging verlenen een zeeschip vast te houden.

Hoofdstuk 2 – Inrichting

Art. II.7.177. Zetel

§ 1. De zetel van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart is gevestigd te Antwerpen.

§ 2. Bij bevelschrift gegeven ambtshalve dan wel op vordering van de Rijkscommissaris kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslissen zich naar een andere gemeente van België te begeven.

Art. II.7.178. Samenstelling

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en uit tien bijzitters.

Art. II.7.179. Benoeming van de voorzitter en de ondervoorzitter

§ 1. De voorzitter en de ondervoorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden op voordracht van de Minister door de Koning benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar.

§ 2. Niemand kan tot voorzitter of ondervoorzitter benoemd worden, tenzij hij Belg is en voldoet aan de voorwaarden bepaald in artikel 207, § 3, van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. De voorzitter legt in handen van de Minister de bij decreet van 20 Juli 1831 voorgescreven eed af.

De ondervoorzitters leggen de eed af in handen van de voorzitter.

Art. II.7.180. Benoeming van de bijzitters

§ 1. De bijzitters van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden door de Koning benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar.

§ 2. Niemand kan tot bijzitter benoemd worden, tenzij hij Belg is, zijn burgerlijke en politieke rechten bezit en ten minste 30 jaar oud is.

§ 3. Onder de bijzitters moeten er tenminste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van kapitein, ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van werktuigkundige of motorist en ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van schipper onbeperkt vaargebied bezitten. Deze bijzitters moeten gedurende ten minste twee jaar in die onderscheiden hoedanigheden gevaren hebben in den loop van de twintig jaar welke hun benoeming voorafgaan.

Art. II.7.181. De griffier en de toegevoegd griffier

§ 1. Bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden een griffier en een toegevoegd griffier aangesteld.

§ 2. De griffier en de toegevoegd griffier worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar en afgezet door de Koning.

§ 3. Niemand mag het ambt van griffier waarnemen tenzij hij Belg is, ten volle 25 jaar oud is en ten minste 5 jaar lang het ambt van toegevoegd griffier heeft waargenomen bij een hof, een rechtbank van eerste aanleg of een handelsrechtbank of bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. Niemand kan tot toegevoegd griffier benoemd worden, tenzij hij Belg is en ten volle 21 jaar oud is.

§ 4. De griffier en de toegevoegde griffiers leggen in handen van de voorzitter de bij het decreet van 20 Juli 1831 voorgeschreven eed af onder bijvoeging van de woorden: “Ik zweer het ambt van griffier” (respectievelijk “toegevoegd griffier”) “in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen.”

§ 5. De artikelen 168, 169 en 782 van het Gerechtelijk Wetboek zijn op de griffier en de toegevoegd griffier van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Art. II.7.182. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris

§ 1. Bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden een Rijkscommissaris en een toegevoegd Rijkscommissaris aangesteld.

§ 2. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van 6 jaar en afgezet door de Koning.

§ 3. Niemand mag het ambt van Rijkscommissaris of toegevoegd Rijkscommissaris waarnemen, tenzij hij Belg is, de leeftijd van 25 jaar heeft bereikt en licentiaat of master in de rechten is.

§ 4. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris leggen in handen van de Koning de bij het decreet van 20 Juli 1831 voorgeschreven eed af onder bijvoeging van de woorden:

“Ik zweer het ambt van Rijkscommissaris” (respectievelijk “toegevoegd Rijkscommissaris”) “in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen.”

§ 5. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris oefenen hun ambt uit onder het gezag van de Koning.

§ 6. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris verzamelen alle inlichtingen van aard om de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart voor te lichten omtrent de feiten die tot zijn bevoegdheid behoren. Zij hebben het recht van initiatief ten aanzien van het nemen van de in de artikelen II.7.173 en II.7.174 bedoelde maatregelen.

§ 7. De Rijkscommissaris oordeelt over de opportuniteit van de tuchtrechtelijke vervolging. Zijn beslissingen tot seponering worden met redenen omkleed.

Deze paragraaf is niet van toepassing op procedures ingesteld overeenkomstig artikel II.7.175.

§ 8. De Rijkscommissaris en de toegevoegd Rijkscommissaris stellen alle scheepvaartvergrijpen vast, die hun tijdens de uitoefening van hun ambt ter kennis komen. Te

dien einde beschikken zij over de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie en hulpofficier van de procureur des Konings.

Art. II.7.183. Onverenigbaarheden en wraking

§ 1. Echtgenoten, wettelijk samenwonenden, bloed- en aanverwanten tot in de derde graad van de voorzitter, ondervoorzitter, bijzitters, Rijkscommissaris, toegevoegd Rijkscommissaris, griffier of toegevoegd griffier mogen niet samen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart deel uitmaken.

§ 2. De artikelen 293 tot 299 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing op de voorzitter en de ondervoorzitters van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Kunnen evenwel tot het ambt van voorzitter of ondervoorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden benoemd:

1° de kamervoorzitters en de raadsheren in het hof van beroep die in functie zijn of de desbetreffende eretitel dragen;

2° de ondervoorzitters en de rechters in de rechtbank van eerste aanleg die in functie zijn of de desbetreffende eretitel dragen.

§ 3. De artikelen 297 en 298 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing op de bijzitters van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

De bijzitters mogen niet worden gekozen onder de gerechtsdeurwaarders en de ontvangers der belastingen.

§ 4. De artikelen 293 tot en met 299 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing op de Rijkscommissaris en de toegevoegde Rijkscommissaris, de griffier en de toegevoegd griffier.

De ambtenaren van de administratieve orde kunnen evenwel worden benoemd tot het ambt van Rijkscommissaris, toegevoegd Rijkscommissaris, griffier of toegevoegd griffier van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden benoemd.

De griffiers en adjunct-griffiers van de rechtbanken en van de hoven van beroep kunnen eveneens tot het ambt van griffier of toegevoegd griffier van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden benoemd.

§ 5. In de gevallen bedoeld in artikel 828 van het Gerechtelijk Wetboek beslist de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart over de wraking van de voorzitter, de ondervoorzitters, de bijzitters, de Rijkscommissaris, de toegevoegde Rijkscommissarissen, de griffier of de toegevoegde griffier, naargelang het geval.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslist eveneens over de wraking van de bijzitters die in dienst zijn van een betrokken scheepseigenaar of reder.

Art. II.7.184. Besluitvorming

§ 1. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart vergadert geldig wanneer ten minste drie leden aanwezig zijn, met name de voorzitter of de ondervoorzitter en twee bijzitters.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden. Bij staking van stemmen, is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

Art. II.7.185. Verhinderingen

Bij verhindering wordt de voorzitter vervangen door de ondervoorzitter, de Rijkscommissaris door de toegevoegde Rijkscommissaris en de griffier door de toegevoegde griffier. Artikel 329 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Art. II.7.186. Kamers

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan zich verdelen in kamers.

Art. II.7.187. Reglement van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

Het reglement van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt op voorstel van de voorzitter vastgesteld bij koninklijk besluit.

Hoofdstuk 3 – Rechtspleging

Art. II.7.188. Vaststelling van scheepvaarttuchtvergripen door de gezagvoerder

Elk scheepvaarttuchtvergriep wordt door de gezagvoerder vastgesteld in een proces-verbaal en vermeld in het scheepsdagboek.

Het proces-verbaal wordt ondertekend door de gezagvoerder en, voor kennisname, door de betrokkene. Indien deze weigert te tekenen wordt daarvan in het proces-verbaal melding gemaakt.

Het proces-verbaal wordt onmiddellijk toegestuurd aan de scheepseigenaar of de reder, die de stukken doorstuurt naar de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Art. II.7.189. Samenwerking met andere overheden

Wanneer een bevoegde overheid feiten die tot de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart behoren vaststelt in een proces-verbaal verzendt zij daar een afschrift van aan de Rijkscommissaris.

De Rijkscommissaris kan de verbaliserende overheid opdracht geven bijkomende inlichtingen in te winnen.

Art. II.7.190. Indiening van klachten

Iedere belanghebbende heeft het recht om bij de Rijkscommissaris een klacht in te dienen.

Art. II.7.191. Bijeenroeping van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

§ 1. Op verzoek van de Rijkscommissaris dan wel ambtshalve vaardigt de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart een beveldschrift uit, waarbij plaats, dag en uur voor de bijeenkomst van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden vastgesteld en de ter vergadering opgeroepen bijzitters worden aangeduid.

De Rijkscommissaris zorgt voor de oproeping van de bijzitters.

§ 2. De Rijkscommissaris en de persoon tegen wie toepassing van een tuchtmaatregel wordt gevorderd kunnen zich er tegen verzetten, dat de bijzitters welke niet geheel het onderzoek gevolgd hebben, stemgerechtigd zijn.

§ 3. Vooraleer zitting te nemen leggen de bijzitters in handen van de voorzitter de volgende eed af:

“Ik zweer het ambt van bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen, de beraadslagingen geheim te zullen houden en uitspraak te zullen doen zonder haat, vrees en toegevendheid, alleen met de wil de waarheid te zeggen en de wet ten uitvoer te leggen”.

Art. II.7.192. Oproepingen

§ 1. Elke oproeping om voor de raad te verschijnen wordt bij ter post aangetekende zending ter kennis gebracht door de Rijkscommissaris.

In de oproeping bepaalt de Rijkscommissaris de feiten waarvoor de betrokkene dient te verschijnen en deelt de Rijkscommissaris de betrokkene mee dat de raad een tuchtstraf kan opleggen.

§ 2. Wanneer de vervolging werd aangevat op basis van een proces-verbaal opgemaakt door de gezagvoerder, wordt naast de betrokkene ook de gezagvoerder opgeroepen, ten einde door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart te worden gehoord.

§ 3. Tussen de oproeping en de verschijning voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt een termijn van minstens 14 dagen gelaten. Ingeval de opgeroepen persoon noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch gekozen woonplaats heeft in België, is artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing. Indien de opgeroepen persoon aantoonst dat hij om beroepsredenen op zee is, kan de voorzitter een nieuwe datum van verschijning vaststellen. Artikel 53bis van het Gerechtelijk Wetboek is op de oproepingen voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Is de zaak dringend, kan de voorzitter de termijnen bedoeld in het vorige lid verkorten en zelfs de oproeping van uur tot uur bevelen.

Art. II.7.193. Uiteenzetting door de voorzitter

Op de gestelde dag deelt de voorzitter de raad het ontvangen advies, de ingediende aanklacht mee of zet de feiten uiteen welke tot de vergadering aanleiding gegeven hebben.

Art. II.7.194. Onderzoek door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

§ 1. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart moet tot het onderzoek overgaan met de meeste spoed.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart heeft de meest uitgebreide macht van onderzoek. Hij mag zich aan boord begeven en er alle vaststellingen doen, de getuigen horen en de overlegging van alle bewijsschriften of stukken bevelen. Ingeval de belanghebbenden weigeren de opgevorderde bescheiden over te leggen, mag de voorzitter, met toestemming van den Rijkscommissaris, overgaan tot de inbeslagneming ervan.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart mag een onderzoek door deskundigen bevelen, met inbegrip van een geneeskundig onderzoek betreffende de aan zijn rechtsmacht onderworpen personen.

De voorschriften vastgesteld voor het door de onderzoeksrechter bevolen onderzoek door deskundigen, zijn op het door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bevolen onderzoek van overeenkomstige toepassing. De deskundigen dienen hun verslag in bij de griffie van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

§ 3. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan een of meer van zijn leden ermee belasten bepaalde vaststellingen te doen, zelfs buiten de Belgische zeewateren.

Art. II.7.195. Verhoren

§ 1. Artikel 939 van het Gerechtelijk Wetboek is van overeenkomstige toepassing op de verhoren van de betrokkene en de getuigen.

§ 2. Voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden geen getuigen gewraakt.

§ 3. De eed wordt niet aan de betrokken personen opgelegd. Het staat een persoon die zich betrokken acht, steeds vrij zich als dusdanig te doen beschouwen.

§ 4. Indien een regelmatig opgeroepen getuige verzuimt te verschijnen of een geldige verontschuldiging over te leggen, wordt zulks in het proces-verbaal opgetekend en mag de Rijkscommissaris daarover een klacht indienen bij de procureur des Konings, op wiens vordering de onderzoeksrechter, overeenkomstig artikel 80 van het Wetboek van Strafvordering, een bevel tot medebrenging zal kunnen afleveren, tenzij de getuige in het buitenland verblijft.

§ 5. De betrokkene mag getuigen doen horen en er door de Rijkscommissaris doen oproepen. Beslist de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart dat de getuigen niet zullen opgeroepen of gehoord worden, dan wordt zulks in het proces-verbaal vermeld.

De in de loop van het onderzoek betrokken persoon mag vragen dat een getuige opnieuw gehoord wordt. Ingeval er wegens bijzondere omstandigheden aan dit verzoek geen gevolg kan gegeven worden, worden die omstandigheden in het proces-verbaal vermeld.

§ 6. De bijzitters, de Rijkscommissaris en de betrokken personen zijn ertoe gemachtigd aan de getuigen rechtstreeks vragen te stellen in de door de voorzitter vastgestelde volgorde.

Beslist de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart dat de vraag noch tot de zaak behoort noch er betrekking op heeft en er niet moet op worden geantwoord, dan wordt zulks in het proces-verbaal vermeld.

§ 7. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan aan een van zijn leden opdragen een verklaring af te nemen van de getuige die niet in staat is zich voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart te begeven.

§ 8. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan de consuls ermee belasten de verklaringen van de in het buitenland verblijvende getuigen te ontvangen en rogatoire brieven zenden aan de buitenlandse overheden.

Art. II.7.196. Rechten van verdediging

De betrokkene mag zich doen bijstaan of vertegenwoordigen door een raadsman.

De betrokkene en zijn raadsman mogen kennis nemen van het proces-verbaal van het onderzoek alsook van al de overgelegde bescheiden, en zijn ertoe gemachtigd bij het treffen van om het even welke onderzoeksmaatregel aanwezig te zijn.

Art. II.7.197. Terechtingsittingen en uitspraken

§ 1. De terechtzittingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zijn openbaar.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart mag evenwel het verhoor met gesloten deuren bevelen, ingeval de betrokken persoon erom vraagt of ingeval de openbaarheid van de besprekingen gevaar oplevert voor de goede zeden of de openbare veiligheid.

§ 2. De beslissingen worden altijd uitgesproken in het openbaar. Van die beslissingen alsook van al de stukken van het onderzoek wordt afschrift gegeven aan de betrokken persoon die er om vraagt. Derden kunnen die afschriften slechts bekomen met toelating van de voorzitter.

§ 3. De artikelen 759 tot en met 762, 778, eerste lid, en 782bis van het Gerechtelijk Wetboek zijn op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Art. II.7.198. Kosten van de rechtspleging

De kosten van rechtspleging worden door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart vastgesteld en geïnd als in strafzaken. Zij vallen ten laste van de persoon tegen wie een tuchtmaatregel wordt uitgesproken. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan deze kosten evenwel geheel of gedeeltelijk ten laste doen komen van de Staat.

Art. II.7.199. Burgerlijke partijstelling en tussenkomst

Voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt noch burgerlijke partij gesteld noch enigerlei tussenkomst aangewend, zelfs niet met het oog op de gemeenverklaring van een beslissing.

Art. II.7.200. Kennisgeving van beslissingen aan de betrokkenen

De Rijkscommissaris geeft van de beslissingen die de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart neemt op grond van de artikelen II.7.173, II.7.174 of II.7.175 aan de betrokkenen kennis door middel van een ter post aangetekende zending.

Art. II.7.201. Kennisgeving van feiten en beslissingen aan bevoegde overheden

§ 1. Ingeval bepaalde door het onderzoek aan de dag gebrachte feiten een misdrijf schijnen uit te maken, geeft de Rijkscommissaris er kennis van aan de bevoegde overheid en maakt Hij haar al de stukken of afschriften daarvan over.

§ 2. De Rijkscommissaris geeft van de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kennis aan het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Heeft de beslissing betrekking op de houder van een buitenlands diploma, dan geeft de Rijkscommissaris er kennis van aan de overheden van het land dat bedoeld diploma heeft afgeleverd.

Art. II.7.202. Verzet

§ 1. Een eindbeslissing wordt beschouwd als op tegenspraak genomen, zodra de belanghebbende voor die eindbeslissing na de bij artikel II.7.192, § 1, voorziene mededeling verschenen is of vertegenwoordigd werd.

§ 2. Verzet tegen bij verstek gewezen beslissingen moet worden gedaan bij een ter post aangetekende zending, binnen de 30 dagen na kennisgeving van de beslissing bedoeld in artikel II.7.200.

Ingeval de betrokkene noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch gekozen woonplaats heeft in België, is artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

In afwijking van de vorige leden, wordt de termijn op drie maand gebracht ingeval de betrokkene aantoont dat hij zich op het ogenblik van de in artikel II.7.200 bedoelde kennisgeving om beroepsredenen op zee bevond.

§ 3. Het verzet schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing.

§ 4. De kosten van verzet zijn ten laste van de persoon die verzet doet, indien het verstek aan hem te wijten is.

Art. II.7.203. Hoger beroep

§ 1. Voor hoger beroep zijn uitsluitend vatbaar:

1° de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarbij een tuchtstraf wordt opgelegd op grond van artikel II.7.173;

2° de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarbij een vaarbevoegdheidsbewijs wordt geschorst of nietig verklaard op grond van artikel II.7.174.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde hoger beroep wordt ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg van Antwerpen, afdeling Antwerpen. Het wordt evenwel ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg van West-Vlaanderen, afdeling Brugge, wat de bemanningsleden van vissersschepen betreft.

§ 3. Het hoger beroep wordt ingesteld binnen de dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing bedoeld in artikel II.7.200.

Ingeval de betrokkene noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch gekozen woonplaats heeft in België, is artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

In afwijking van het eerste en tweede lid, wordt de termijn op drie maand gebracht ingeval de betrokkene aantoont dat hij zich op het ogenblik van de in artikel II.7.200 bedoelde kennisgeving om beroepsredenen op zee bevond.

§ 4. De rechtbank van eerste aanleg doet uitspraak in laatste aanleg.

§ 5. Het hoger beroep schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing.

Art. II.7.204. Herziening

§ 1. Na de Rijkscommissaris gehoord te hebben, kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zijn beslissing, waarbij diploma's of vergunningen werden geschorst of vernietigd om reden

van lichamelijke ongeschiktheid, herzien ingeval Hij oordeelt dat in de toestand van de betrokkene wijziging gekomen is.

§ 2. De eis tot herziening wordt, zonder vormvereisten, tot de voorzitter gericht door de Rijkscommissaris of door de betrokkene.

Wordt om herziening gevraagd, dan moet de voorzitter de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart bijeenroepen binnen zes maand.

§ 3. De eis tot herziening mag eerst worden ingediend 1 jaar na de beslissing waarvan herziening wordt aangevraagd.

Wordt de eis tot herziening verworpen, dan kan geen nieuwe eis worden ingediend dan na het verstrijken van een termijn van 1 jaar.

§ 4. Ingeval de betrokkene in het ongelijk wordt gesteld, zijn de kosten van de eis tot herziening te zijnen laste.

§ 5. De eis tot herziening schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing niet.

Art. II.7.205. Nieuw onderzoek

§ 1. Worden nieuwe feiten aan de dag gebracht welke van aard mochten zijn geweest om op de beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart invloed te hebben, dan kunnen de Rijkscommissaris en de persoon aan wie een tuchtmaatregel werd opgelegd, om een nieuw onderzoek verzoeken.

§ 2. Het verzoek tot nieuw onderzoek wordt aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gericht bij verzoekschrift waarin de aangevoerde feiten nauwkeurig worden omschreven.

§ 3. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart beslist of een nieuw onderzoek wordt ingesteld.

§ 4. Ingeval de betrokkene in het ongelijk wordt gesteld, zijn de kosten van het verzoek tot nieuw onderzoek te zijnen laste.

§ 5. Het verzoek tot nieuw onderzoek schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing niet.

Art. II.7.206. Herstel in eer en rechten

§ 1. De persoon tegen wie, buiten het voorgoed intrekken van diploma's of vergunningen, een in artikel II.7.173 bedoelde beslissing werd uitgesproken kan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart om herstel in eer en rechten verzoeken.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kan tot herstel in eer en rechten beslissen nadat de Rijkscommissaris werd gehoord en op voorwaarde dat de betrokkene gedurende vijf jaar effectieve vaartijd verlopen sedert de uitspraak van de tuchtstraf, klaarblijkelijke bewijzen van vlijt en bekwaamheid heeft gegeven.

§ 3. Ingeval de betrokkene in het ongelijk wordt gesteld, zijn de kosten van het verzoek tot herstel in eer en rechten te zijnen laste.

§ 4. Het verzoek tot herstel in eer en rechten schorst de tenuitvoerlegging van de beslissing niet.

Art. II.7.207. Verjarings- en rechtsplegingstermijnen

§ 1. Geen rechtspleging mag voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart worden aangevat omtrent feiten die meer dan 12 maand geleden zijn.

§ 2. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart mag geen uitspraak doen meer dan 2 jaar nadat Hij werd bijeengeroepen.

§ 3. In geval van verzet zal de beslissing ten opzichte van de partij die verzet heeft gedaan, als onbestaand worden beschouwd indien de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart binnen 2 jaar na het verzet geen nieuwe uitspraak heeft gedaan.

§ 4. De uitvoering van de tuchtstraffen bedoeld in artikel II.7.2, § 1, 1^o verjaart door verloop van een jaar vanaf de dag van de definitieve uitspraak.

Art. II.7.208. Taalgebruik

De wetbepalingen betreffende het gebruik van de Nederlandse taal in strafzaken zijn op de rechtspleging voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart van overeenkomstige toepassing.

Art. II.7.209. Vrijstelling van formaliteiten en heffingen

Alle akten, beslissingen en andere stukken betreffende de rechtspleging voor de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart alsook de door de griffier gehouden registers en de uit deze registers aan de belanghebbenden afgeleverde uittreksels of getuigschriften zijn vrijgesteld van de formaliteiten en rechten van zegel en registratie.

Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Art. II.7.210. Begripsomschrijvingen

In deze titel wordt verstaan onder:

- 1° "Verordening (EU) Nr. 1177/2010": Verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) Nr. 2006/2004;
- 2° "Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer": de nationale handhavingsinstantie aangeduid op grond van artikel II.7.212;
- 3° "werkdagen": alle dagen van de week, met uitzondering van zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen;
- 4° "klacht": iedere aangifte van een vermeende schending van Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

Art. II.7.211. Internationale en materiële toepassing

Onverminderd artikel II.7.215, § 3, is deze titel van toepassing op het vervoer van passagiers die onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) Nr. 1177/2010 vallen, doch slechts ingeval de haven van inscheeping van de passagiersdienst of cruise in België is gelegen, of de haven van ontscheeping van een passagiersdiensten vanuit derde landen in België is gelegen.

Art. II.7.212. Aanduiding van de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

De Koning wijst de bevoegde overheidsinstantie aan overeenkomstig artikel 25 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

Art. II.7.213. Indiening van klachten

De klacht bedoeld in artikel 25 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010 kan door een passagier bij de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer worden ingediend per brief, per fax of via een elektronisch formulier.

De klacht bevat de volgende elementen:

- 1° de naam, voornaam en het adres van de verblijfplaats van de klager;
- 2° een uiteenzetting van de feiten;
- 3° alle stukken die de klager noodzakelijk acht.

Art. II.7.214. Ontvankelijkheid

Een klacht tegen een vervoerder of terminalexploitant is slechts ontvankelijk op voorwaarde dat de passagier in eerste instantie een klacht heeft ingediend via het klachtenbehandelingsmechanisme van de vervoerder of terminalexploitant en overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010 voor de klacht geen oplossing werd gevonden.

Onverminderd het eerste lid, is een bij de geen oplossing werd gevonden ingediende klacht slechts ontvankelijk wanneer zij wordt ingediend binnen de zes maanden nadat de vermeende inbreuk op Verordening (EU) Nr. 1177/2010 heeft plaatsgevonden.

Onverminderd het eerste en tweede lid weigert de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer de behandeling van een klacht:

1° ingeval zij kennelijk ongegrond is;

2° ingeval zij geen nieuwe feiten toevoegt aan een eerdere klacht die door dezelfde persoon werd ingediend en die reeds door de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer werd behandeld.

Art. II.7.215. Onderzoek van de klacht

§ 1. Wanneer de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer een klacht behandelt, onderzoekt zij of daadwerkelijk een inbreuk op Verordening (EU) Nr. 1177/2010 heeft plaatsgevonden. De klager wordt van het resultaat van dit onderzoek in kennis gesteld op de wijze die hij heeft gekozen.

§ 2. Indien de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer een klacht niet behandelt of de behandeling ervan niet voortzet, geeft zij de klager daarvan schriftelijk kennis binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht, met opgave van de redenen.

§ 3. Een klacht met betrekking tot een passagiersdienst of cruise die overeenkomstig artikel 25 van Verordening (EU) Nr. 1177/2010 niet tot de bevoegdheid van de Belgische Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer behoort, wordt door deze laatste naar de bevoegde dienst van de buitenlandse overheid doorgestuurd binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht. De klager wordt hiervan in kennis gesteld binnen een termijn van vijftien dagen na de doorsturing, op de wijze door hem gekozen.

Artikel II.7.216. Berekening van termijnen

Voor de berekening van de termijnen in deze titel is de vervaldag in de termijn inbegrepen.

Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

Titel 6 – Het Prijsgerecht

Art. II.7.217. Instelling

Er wordt te Antwerpen een Prijsgerecht ingesteld.

Art. II.7.218. Bevoegdheid

Het Prijsgerecht is bevoegd te beslissen over de geldigheid van de prijsverklaringen gedaan door buitmakers van Belgische nationaliteit en past daarbij de regels van het internationaal recht toe.

Is het betwiste belang gedekt door de vlag van een verbonden Staat, kan het geschil, indien de Belgische Regering erin toestemt, voor de rechtsmacht van bedoelde Staat worden gebracht. Het Prijsgerecht kan eveneens kennisnemen van alle andere prijszaken ingeval de prijsmaking is geschied in de territoriale zee of de binnenwateren van België ofwel ingeval het betwiste belang was gedekt door de Belgische vlag.

Art. II.7.219. Samenstelling

§ 1. Het Prijsgerecht is samengesteld uit een voorzitter, een ondervoorzitter, twee werkende leden en twee plaatsvervangende leden. De voorzitter en de ondervoorzitter worden gekozen onder de raadsheren van het Hof van Beroep te Antwerpen.

§ 2. Het Prijsgerecht zetelt ten getale van drie leden. Bij afwezigheid of verhindering wordt de voorzitter vervangen door de ondervoorzitter.

De plaatsvervangende leden zetelen bij afwezigheid of verhindering van de werkende leden. Zij worden ter zitting opgeroepen in de volgorde van hun benoeming.

Art. II.7.220. De Regeringscommissaris

Het ambt van Openbaar Ministerie wordt waargenomen door een Regeringscommissaris en, in zijn afwezigheid of bij zijn verhindering, door een plaatsvervangend Regeringscommissaris.

De Regeringscommissaris of de plaatsvervangend Regeringscommissaris wordt in elke zaak gehoord.

Art. II.7.221. Benoeming

De leden en de Regeringscommissarissen, hetzij werkende, hetzij plaatsvervangende, worden benoemd door de Koning op voorstel van de minister bevoegd voor de Maritieme Zaken en de Scheepvaart en van de minister bevoegd voor de Justitie.

Art. II.7.222. De Secretaris-griffier

Een secretaris-griffier benoemd door de minister bevoegd voor de Maritieme Zaken en de Scheepvaart en de minister bevoegd voor de Justitie wordt aan het Prijsgerecht toegevoegd.

Art. II.7.223. Eedaflegging

De voorzitter legt in handen van de minister bevoegd voor de Justitie de door het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af onder bijvoeging van de woorden:

“Ik zweer het ambt van voorzitter in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen.”

De leden en de Regeringscommissarissen, zowel de plaatsvervangende als de werkende, alsook de secretaris-griffier, leggen in handen van de voorzitter in persoon of schriftelijk dezelfde eed af onder bijvoeging van de woorden:

“Ik zweer het ambt van lid van het Prijsgerecht” (respectievelijke “Regeringscommissaris”) “in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen.”

Art. II.7.224. Wraking

Het Prijsgerecht doet uitspraak omtrent de wraking van de voorzitter en de leden van het Prijsgerecht.

Art. II.7.225. Verzoekschriften

§ 1. Prijszaken kunnen voor het Prijsgerecht worden gebracht bij verzoekschrift ingediend door de Regeringscommissaris of door een belanghebbende.

§ 2. Het verzoekschrift van een belanghebbende wordt ingediend bij aangetekend schrijven verzonden aan de voorzitter gezonden. De bewijsstukken worden bij dat schrijven gevoegd.

Art. II.7.226. Bekendmaking

Ter benaarstiging van de Regeringscommissaris wordt de instelling van een procedure voor het Prijsgerecht bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en in twee Antwerpse nieuwsbladen.

De bekendmaking omschrijft bondig het voorwerp van de procedure en vermeldt de dag, het uur en de plaats van de zitting van het Prijsgerecht. Zij bevat bovendien aanmaning aan alle belanghebbenden om in persoon of door bijzondere gevolmachtigde te verschijnen en verklaart uitdrukkelijk dat de zaak zal worden behandeld ongeacht of de belanghebbenden aanwezig of vertegenwoordigd zijn. Voor zover de omstandigheden het toelaten en zonder dat

niet-naleving van dit voorschrift aanleiding kan geven tot nietigheid, wordt de inhoud van de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad langs diplomatieke weg of bij aangetekend schrijven gezonden aan de belanghebbenden wier naam en verblijfplaats bekend zijn.

Art. II.7.227. Onderdanen van een vijandelijke Staat

De onderdaan van een vijandelijke Staat kan slechts dan in persoon voor het Prijsgerecht verschijnen wanneer het Prijsgerecht zulks toestaat. Hij mag zich laten vertegenwoordigen.

Art. II.7.228. Procesvertegenwoordiging

Niemand kan een partij voor het Prijsgerecht vertegenwoordigen tenzij hij gerechtigd is om in België het beroep van advocaat uit te oefenen.

Art. II.7.229. Bijeenroeping

Het Prijsgerecht vergadert op bijeenroeping van de voorzitter.

Art. II.7.230. Openbaarheid

§ 1. Het Prijsgerecht zetelt in openbare zitting; om met gesloten deuren te zetelen, moet het Prijsgerecht daarover uitspraak doen op verzoek van de Regeringscommissaris.

§ 2. Het Prijsgerecht beslist soeverein of zijn beraadslagingen in het openbaar dan wel met gesloten deuren plaatsgrijpen.

Art. II.7.231. Onderzoek

Het Prijsgerecht beslist of het onderzoek mondeling ofwel schriftelijk plaats heeft. Geschiedt het schriftelijk, dan wijst het Prijsgerecht onder zijn leden een verslaggever aan, die, nadat het onderzoek is beëindigd, in zitting van het Prijsgerecht de feiten van de zaak en de middelen der partijen vermeldt, zonder zelf een standpunt in te nemen.

Art. II.7.232. Getuigen en deskundigen

§ 1. De getuigen en deskundigen worden gehoord onder ede.

§ 2. De voorzitter beslist of en zo ja, op welke wijze, de verklaringen van de getuigen en deskundigen worden genotuleerd.

Art. II.7.233. Zittingsverslag

Het verslag van elke zitting wordt ondertekend door de voorzitter en de secretaris-griffier.

Art. II.7.234. Beslissingen

De beslissingen van het Prijsgerecht worden genomen bij meerderheid. Zij worden met redenen omkleed en in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Art. II.7.235. Uitvoerbaarheid

Niettegenstaande een voorziening in cassatie zijn de beslissingen van het Prijsgerecht uitvoerbaar daags na hun bekendmaking.

Art. II.7.236. Cassatievoorziening

Bedraagt de waarde van het geschil meer dan 20.000 euro, dan kan tegen de beslissing bij het Hof van Cassatie een voorziening in cassatie worden ingesteld overeenkomstig de gemeenrechtelijke termijn- en procedureregeling bepaald in het Gerechtelijk Wetboek, met dien verstande dat de termijn bepaald in artikel 1073, eerste lid van dat wetboek wordt gerekend vanaf de dag van bekendmaking van de beslissing in het Belgisch Staatsblad.

Art. II.7.237. Opbrengst van de prijsmaking

De volle opbrengst van elke goed en geldig verklaarde prijsmaking behoort toe aan de Belgische Staat.

Art. II.7.238. Vrijstelling van rechten

Al de akten van de rechtspleging zijn vrijgesteld van zegel-, registratie- en griffierechten.

Art. II.7.239. Rechtsplegingsvergoeding

De bepalingen betreffende de rechtsplegingsvergoeding verschuldigd in het raam van gedingen voor de hoven van beroep of het Hof van Cassatie zijn van overeenkomstige toepassing op prijszaken.

Art. II.7.240. Dringende en voorlopige maatregelen

Op verzoek van de zee- of krijgsoverheid en onverminderd de rechten van de belanghebbenden kan de voorzitter van het Prijsgerecht in verband met de prijsmaking en het prijsgemaakte goed alle dringende en voorlopige maatregelen bevelen.

Art. II.7.241. Opvordering of vrijwillige vernieling

In geval van opvordering of van vrijwillige vernieling door de zee- of krijgsoverheid vooraleer het Prijsgerecht uitspraak heeft gedaan, worden de vernielde of opgevorderde goederen vertegenwoordigd door hun waarde op het ogenblik der opvordering of der vrijwillige vernieling.

Art. II.7.242. Vergoedingen

Een koninklijk besluit bepaalt de vergoedingen welke worden toegekend aan de leden van het Prijsgerecht, aan de Regeringscommissarissen en aan de secretaris-griffier.