

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 juni 2017

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 5 februari 2007
betreffende de maritieme beveiliging,
de wet van 2 juni 2012 betreffende de
federale instantie voor onderzoek van
scheepvaartongevallen en de organieke wet
van 27 december 1990 houdende oprichting
van de begrotingsfondsen**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	20
Impactanalyse	25
Advies van de Raad van State	35
Wetsontwerp	40
Coördinatie van de artikelen	46

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 juin 2017

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 5 février 2007
relative à la sûreté maritime,
la loi du 2 juin 2012
relative à l'organisme fédéral d'enquête
sur les accidents de navigation
et la loi organique du 27 décembre 1990
créant des fonds budgétaires**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	20
Analyse d'impact	30
Avis du Conseil d'État	35
Projet de loi	40
Coordination des articles	61

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

6483

De regering heeft dit wetsontwerp op 29 juni 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 29 juin 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 29 juni 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 29 juin 2017.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen heeft drie verschillende onderwerpen. Bij alle drie de onderwerpen is het doel de internationale en Europese regelgeving inzake de maritieme scheepvaart optimaal in Belgische regelgeving te implementeren.

De volgende drie onderwerpen worden geregeld in het voorliggende wetsontwerp:

het aanduiden van de bevoegde instanties belast met het toezicht op het naleven 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 van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging en zijn uitvoeringsbesluiten;

het invoeren van een nieuwe financiering voor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO) na de vernietiging door het Grondwettelijk Hof van artikel 15 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen;

FOSO belasten met het onderzoek naar arbeidsongevallen in uitvoering van het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires porte sur trois sujets différents. Ceux-ci visent tous l'introduction optimale de la réglementation internationale et européenne en matière de navigation maritime dans la réglementation belge.

Le présent projet de loi:

désigne les organismes compétents chargés du contrôle de l'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et de ses arrêtés d'exécution;

instaure un nouveau financement pour l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) consécutivement à l'annulation par la Cour constitutionnelle de l'article 15 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation;

charge l'OFEAN d'enquêter sur les accidents du travail en application de la convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Algemene toelichting

Voorliggend wetsontwerp tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen heeft drie verschillende onderwerpen. Bij alle drie de onderwerpen is het doel de internationale en Europese regelgeving inzake de maritieme scheepvaart optimaal in Belgische regelgeving te implementeren.

De volgende drie onderwerpen worden geregeld in het voorliggende wetsontwerp:

— het aanduiden van de bevoegde instanties belast met het toezicht op het naleven 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 van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging en zijn uitvoeringsbesluiten;

— het invoeren van een nieuwe financiering voor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO) na de vernietiging door het Grondwettelijk Hof van artikel 15 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen;

— FOSO belasten met het onderzoek naar arbeidsongevallen in uitvoering van het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.

2. Maritieme Beveiliging

Naar aanleiding van een ingebrekestelling van de Europese Commissie worden een aantal punten in de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging aangepast. Zo wordt het aantal personen die belast zijn met het toezicht op de naleving van verordening (EG) nr. 725/2004, alsook op de bovenvermelde wet van 5 februari 2007 en haar uitvoeringsbesluiten uitgebreid. Dit om een betere verdeling van de werklast te bekomen en om ervoor te zorgen dat deze personen

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Exposé général

Le présent projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires porte sur trois sujets différents. Ceux-ci visent tous l'introduction optimale de la réglementation internationale et européenne en matière de navigation maritime dans la réglementation belge.

Le présent projet de loi:

— désigne les organismes compétents chargés du contrôle de l'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et de ses arrêtés d'exécution;

— instaure un nouveau financement pour l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) consécutivement à l'annulation par la Cour constitutionnelle de l'article 15 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation;

— charge l'OFEAN d'enquêter sur les accidents du travail en application de la convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.

2. Sûreté maritime

Par suite d'une mise en demeure de la Commission européenne, un certain nombre de dispositions de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime sont adaptées. Ainsi, le nombre de personnes chargées du contrôle de l'application du règlement (CE) n° 725/2004 ainsi que de la loi susmentionnée du 5 février 2007 et de ses arrêtés d'exécution est étendu. Et ce, afin de mieux répartir la charge de travail et de permettre à ces personnes de faire le nécessaire dans le cadre de leur

binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden het nodige kunnen doen om de beveiliging van schepen te garanderen.

Tenslotte worden de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren specifiek aangeduid voor het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten.

3. Financiering FOSO

A. *Taken en Bevoegdheden FOSO*

De FOSO werd opgericht door de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen. De opdracht van de FOSO is het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken bij scheepvaartongevallen. Het doel is het verhogen van de maritieme veiligheid en het verminderen van mariene verontreiniging door de kans op toekomstige scheepvaartongevallen 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 om eventueel bijkomende veiligheids-aanbevelingen te geven.

Het oprichten van een onafhankelijke en permanente onderzoeksinstantie is een verplichting die werd opgelegd door 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.

Ook krachtens de regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie is België verplicht om veiligheidsonderzoeken in te stellen overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO, en overeenkomstig de

mission et de leurs compétences respectives en vue de garantir la sûreté des navires.

Enfin, les agents chargés du contrôle de la navigation sont spécifiquement désignés pour le contrôle à bord de navires et le contrôle des installations portuaires.

3. Financement de l'OFEAN

A. *Tâches et compétences de l'OFEAN*

L'OFEAN a été créé par la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. Il a pour mission d'effectuer des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation. Son rôle consiste à améliorer la sécurité maritime et à diminuer la pollution marine en réduisant les risques d'accidents de navigation dans le futur:

1° en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents de navigation et des incidents, afin d'en déterminer les causes;

2° en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives;

3° en veillant à ce qu'il soit vérifié s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et en examinant les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

La création d'un organisme d'enquête indépendant et permanent résulte d'une obligation imposée par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

En vertu de la réglementation de l'Organisation maritime internationale, la Belgique est également tenue de mener des enquêtes de sécurité conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer (IMO Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), qui est annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997, et conformément au

IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), die is gehecht aan Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité.

B. Gedeeltelijke vernietiging door het Grondwettelijk Hof

Het Grondwettelijk Hof heeft bij arrest 158/2013 van 21 november 2013 het artikel 15 van de wet van 2 juni 2012 vernietigd wegens een schending van het gelijkheidsbeginsel. In het oorspronkelijke artikel 15 was er een bijdrageplicht verschuldigd door de exploitanten van schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en een bijdrageplicht door de Belgische zeehavens, namelijk Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge.

De grondslag voor de bijdrage van de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren was de brutotonnenmaat van het schip. De brutotonnenmaat werd vermenigvuldigd met een bedrag van 0,0126 euro, met een minimumbijdrage van 25 euro en een maximumbijdrage van 1 500 euro.

Voor de havens was de bijdrage gebaseerd op de brutotonnenmaat van alle schepen onder vreemde vlag die de haven in kwestie aandeden. Het was echter de haven in kwestie die belast werd en niet het schip onder vreemde vlag. Het Grondwettelijk Hof oordeelde dat dit een schending van het gelijkheidsbeginsel was. Het was de bedoeling van de wetgever om de bijdrage van de schepen onder vreemde vlag te innen via de havens. Het opzetten van een federaal systeem waar elk schip individueel een aanslag zou worden toegezonden, zou het systeem administratief overbelasten en financieel zeer nadelig uitvallen voor de Federale Staat. Het Grondwettelijk Hof oordeelde dat de Federale Staat weliswaar bevoegd was om de inning te regelen maar dat wanneer ze dit via de havens wilde regelen, er een samenwerkingsakkoord met de Gewesten moet worden gesloten.

Het oorspronkelijke artikel 15 van de wet van 2 juni 2012 voorzag in een totale bijdrage van 800 000 euro per jaar. Dit bedrag was berekend met het oog op een personeelsbezetting in de FOSO van 1 directeur, 3 onderzoekers en 1 administratieve assistent.

Door de onzekerheid van de financiering voor het arrest van 21 november 2013 en het ontbreken van een effectieve financiering na deze datum, werd de FOSO

code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), qui est annexé à la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la Sécurité maritime.

B. Annulation partielle par la Cour constitutionnelle

Par son arrêt n° 158/2013 du 21 novembre 2013, la Cour constitutionnelle a annulé l'article 15 de la loi du 2 juin 2012 en raison d'une violation du principe d'égalité. Dans l'article 15 initial, une contribution était due par les exploitants de navires autorisés à battre le pavillon belge ainsi que par les ports maritimes belges, à savoir Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge.

La jauge brute du navire constituait l'assiette de la contribution des navires autorisés à battre le pavillon belge. Elle était multipliée par un montant de 0,0126 euro, avec une contribution minimale de 25 euros et une contribution maximale de 1 500 euros.

Pour les ports, la contribution était basée sur la jauge brute de tous les navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port en question. Toutefois, c'était le port concerné qui était imposé et non le navire sous pavillon étranger. La Cour constitutionnelle a estimé qu'il s'agissait d'une violation du principe d'égalité. Le législateur souhaitait que les contributions des navires sous pavillon étranger soient perçues par l'intermédiaire des ports. La mise sur pied d'un système fédéral par lequel un avis serait envoyé individuellement à chaque navire saturerait le système administrativement et serait très désavantageux financièrement pour l'État fédéral. La Cour constitutionnelle a jugé que l'État fédéral était certes compétent pour régler la perception mais qu'il devait conclure un accord de coopération avec les Régions s'il voulait organiser cette perception par l'intermédiaire des ports.

L'article 15 initial de la loi du 2 juin 2012 prévoyait une contribution totale annuelle de 800 000 euros. Ce montant était calculé en tenant compte d'un effectif de l'OFEAN composé d'un directeur, de trois enquêteurs et d'un assistant administratif.

L'OFEAN n'a jamais été opérationnel en raison de l'incertitude du financement avant l'arrêt du 21 novembre 2013 et de l'absence de financement

nooit operationeel. Dit heeft tot gevolg dat België op dit ogenblik niet kan voldoen aan zijn internationale en Europese verplichtingen. De Europese Commissie heeft in maart 2015 een vragenlijst betreffende de werking van de FOSO gestuurd naar de Belgische regering. Tot op heden is er nog geen officiële ingebrekestelling ontvangen wegens het niet correct uitvoeren van voormelde richtlijn 2009/18/EG.

De laatste maanden werden intensieve gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de drie Gewesten en de voormelde zes zeehavens. Deze gesprekken hebben geresulteerd in een voorstel van nieuwe financiering waar alle partijen zich in kunnen vinden en waarbij alle grondwettelijke en wettelijke bezwaren in acht werden genomen.

C. Krachtlijnen van de nieuwe regeling

a. Basisbedrag en bijkomende onderzoeken

De financiering van de FOSO zal bestaan uit jaarlijkse vaste bijdragen en supplementaire bijdragen in functie van het aantal gevoerde onderzoeken naar scheepvaartongevallen.

Het totale bedrag van de vaste bijdragen bedraagt 250 000 euro per jaar in plaats van 800 000 euro zoals in het oorspronkelijke artikel 15 van de wet van 2 juni 2012. Dit impliceert dat het personeelsbestand van de FOSO zal bestaan uit 1 directeur en 1 administratief assistent. De drie onderzoekers zullen niet worden aangeworven. Het koninklijk besluit van 1 oktober 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de organisatie, de samenstelling en de werking en tot vaststelling van de bevoegdheden van de personeelsleden zal na de inwerkingtreding van het voorliggende wetsontwerp worden aangepast om dit nieuwe personeelsbestand in te voeren.

De vermindering van het personeelsbestand impliceert niet dat de FOSO minder onderzoeken of minder grondig de onderzoeken kan uitvoeren. Het voorliggende wetsontwerp bepaalt immers dat er bijkomende bijdragen kunnen worden gevraagd in het geval er overeenkomstig de wet een veiligheidsonderzoek moet worden gevoerd naar een scheepvaartongeval. Het is de directeur van de FOSO die in alle onafhankelijkheid beslist of een veiligheidsonderzoek nodig is op basis van de wettelijke kwalificaties van ongevallen die opgenomen zijn in de definities van de wet van 2 juni 2012.

Deze beslissingen van de directeur maken deel uit van de audit naar zijn werkzaamheden, bedoeld in

effectif après cette date. De ce fait, la Belgique est actuellement dans l'incapacité de remplir ses obligations internationales et européennes. En mars 2015, la Commission européenne a envoyé un questionnaire sur le fonctionnement de l'OFEAN au gouvernement belge. À ce jour, la non-application de la directive 2009/18/CE susmentionnée n'a encore donné lieu à aucune mise en demeure officielle de la part de la Commission européenne.

Des discussions intenses ont été menées ces derniers mois avec des représentants des trois Régions et des six ports maritimes précités. Elles ont permis d'aboutir à une proposition de nouveau financement recueillant l'adhésion de toutes les parties et tenant compte de toutes les objections d'ordre constitutionnel et légal.

C. Lignes directrices du nouveau régime

a. Montant de base et enquêtes additionnelles

L'OFEAN sera financé par des contributions fixes annuelles et des contributions supplémentaires en fonction du nombre d'enquêtes menées sur des accidents de navigation.

Le montant total des contributions fixes s'élève à 250 000 euros par an au lieu des 800 000 euros prévus dans l'article 15 initial de la loi du 2 juin 2012. En conséquence, l'effectif de l'OFEAN se composera d'un directeur et d'un assistant administratif. Le recrutement des trois enquêteurs n'aura pas lieu. L'arrêté royal du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant les modalités d'organisation, de composition et de fonctionnement et fixant les compétences du personnel sera adapté après l'entrée en vigueur du présent projet de loi en vue de fixer ce nouvel effectif.

La baisse de l'effectif ne signifie pas que l'OFEAN mènera moins d'enquêtes ou des enquêtes moins approfondies. En effet, le présent projet de loi stipule que des contributions supplémentaires peuvent être demandées dans le cas où un accident de navigation doit faire l'objet d'une enquête de sécurité conformément à la loi. Il appartient au directeur de l'OFEAN de décider en toute indépendance si une enquête de sécurité est nécessaire sur la base des qualifications légales des accidents figurant dans les définitions de la loi du 2 juin 2012.

Ces décisions du directeur font partie de l'audit de ses activités, visé à l'article 15 de l'arrêté royal du

artikel 15 van het koninklijk besluit van 1 oktober 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de organisatie, de samenstelling en de werking en tot vaststelling van de bevoegdheden van de personeelsleden. Op deze wijze wordt voorkomen dat een partij enige beïnvloeding kan uitoefenen op de directeur. Tevens houdt ook de Europese Commissie en het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) toezicht op het toekennen van de kwalificaties voor scheepvaartongevallen. Bovendien moet de directeur bij een ernstig, doch geen zeer ernstig scheepvaartongeval, een voorafgaande beoordeling uitvoeren om te kijken of het nodig is om een veiligheidsonderzoek te voeren. Indien de directeur beslist om geen veiligheidsonderzoek in te stellen wordt de Europese Commissie en de bevoegde minister hiervan in kennis gesteld door middel van een met reden omkleed besluit (artikel 10, § 2, tweede lid, van de wet van 2 juni 2012).

b. Belastingplichtigen

De bijdrage aan de FOSO is een belasting, geen retributie. Immers is er niet voor elke bijdrage een tegenprestatie door de FOSO. Het is echter de pool van exploitanten van Belgische schepen en de pool van exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische zeehaven aandoen, die gezamenlijk de last dragen. Het is economisch niet verantwoord om de kosten van een onderzoek op te leggen aan één enkele exploitant. Bovendien gaat het principe om één betaler aan te duiden in tegen het basisprincipe om geen schuldonderzoek te voeren. Het veiligheidsonderzoek heeft enkel tot doel om de kans op toekomstige scheepvaartongevallen te verminderen. Artikel 6 van de wet van 2 juni 2012 bepaalt immers dat het onderzoek niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag dient. Overeenkomstig artikel 29 van de wet van 2 juni 2012 mogen de rapporten en de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO ook niet gebruikt worden in strafrechtelijk, tuchtrechtelijk of civielrechtelijke procedures.

Gelet op het arrest van het Grondwettelijk Hof worden door het voorliggende wetsontwerp de exploitanten van schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen als belastingplichtige aangeduid. Het zijn niet meer de zes voornoemde havens die de belastingplichtige zijn zoals onder het vernietigde artikel 15 van de wet van 2 juni 2012.

De basisbijdrage voor de exploitanten onder Belgische vlag wordt niet gewijzigd ten opzichte van de oude regeling, met uitzondering van een indexering.

1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant les modalités d'organisation, de composition et de fonctionnement et fixant les compétences du personnel. Toute tentative d'influence du directeur par une partie est ainsi écartée. En outre, la Commission européenne et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) supervisent également l'attribution des qualifications concernant les accidents de navigation. Par ailleurs, dans le cas d'un accident de navigation grave, mais pas très grave, le directeur doit procéder à une évaluation préalable visant à examiner s'il est nécessaire d'ouvrir une enquête de sécurité. Si le directeur décide de ne pas effectuer d'enquête de sécurité, il en avise la Commission européenne et le ministre compétent par une décision motivée (article 10, § 2, alinéa 2, de la loi du 2 juin 2012).

b. Redevables

La contribution à l'OFEAN est un impôt et non une rétribution. En effet, chaque contribution ne donne pas systématiquement lieu une contrepartie par l'OFEAN. Toutefois, c'est le pool d'exploitants de navires belges et le pool d'exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port maritime belge, qui supportent conjointement la charge. Il est économiquement injustifié d'imputer les frais d'une enquête à un seul exploitant. En outre, le principe de désigner un seul payeur est contraire au principe de base de ne pas effectuer d'enquête pour désigner les responsables. L'enquête de sécurité vise uniquement à diminuer à l'avenir le risque d'accidents de navigation. En effet, l'article 6 de la loi du 2 juin 2012 stipule que l'enquête n'a pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes. Conformément à l'article 29 de la loi du 2 juin 2012, les rapports et les recommandations de sécurité de l'OFEAN ne peuvent pas non plus être utilisés dans le cadre de procédures pénales, disciplinaires ou de droit civil.

Vu l'arrêt de la Cour constitutionnelle, les exploitants de navires autorisés à battre le pavillon belge et les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge sont désignés comme redevables par le présent projet de loi. Ce ne sont plus les six ports précités qui sont les redevables comme indiqué à l'article 15 annulé de la loi du 2 juin 2012.

Hormis une indexation, la contribution de base à charge des exploitants sous pavillon belge reste inchangée par rapport à l'ancien régime. Un montant de 0,0130

Per brutotonnenmaat is een bedrag van 0,0130 euro verschuldigd. De minimale bijdrage van een exploitant van een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren bedraagt per schip dat hij exploiteert 25 euro. De maximale bijdrage is 1 500 euro per geëxploiteerd schip onder Belgische vlag.

De exploitanten onder vreemde vlag zijn een bijdrage verschuldigd per aanloop in de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge. Er wordt een maximum bepaald van aanlopen die bijdrageplichtig zijn (zie verder in de artikelsgewijze bespreking).

De basisbijdrage die een exploitant van een vreemd schip per aanloop moet betalen is afhankelijk van 2 factoren, namelijk:

1° de samenstelling van de Belgische vloot. De bijdragen van de Belgische vloot worden afgetrokken van de totale vaste bijdrage van 250 000 euro. Dit is logisch aangezien de samenstelling en grootte van de Belgische vloot een invloed heeft op de kans om een scheepvaartongeval met een Belgisch schip te hebben;

2° het totaal aantal aanlopen in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge. Alle aanlopen die in hoofde van een exploitant van een schip onder vreemde vlag een bijdrage impliceren, worden opgeteld, met een maximum aantal aanlopen per schip (zie verder in de artikelsgewijze bespreking). Het bedrag dat na aftrek van de bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen van de totale vaste bijdrage van 250 000 euro wordt bekomen, wordt gedeeld door dit totaal aantal aanlopen. In de artikelsgewijze bespreking wordt op dit systeem nog dieper ingegaan door middel van enkele fictieve voorbeelden.

c. Inning

De FOSO wordt belast met de inning van de bijdragen zowel van de exploitanten van schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren als van de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die één van de zes voormelde havens aandoen.

Het voorliggende wetsontwerp voorziet evenwel in een bepaling die de Koning machtigt om een samenwerkingsakkoord te sluiten met de verschillende havens met het oog op de inning van de bijdrage. Het is immers nog steeds niet economisch verantwoord om een volledig eigen systeem van inning op te stellen. Er zijn per jaar ongeveer 25 000 bijdrageplichtige aanlopen in een Belgische haven. Als er voor elk van deze aanlopen een afzonderlijke aanslag moet verstuurd worden, dan is het noodzakelijk dat de FOSO een administratieve

euro est dû par jauge brute. La contribution minimale de l'exploitant d'un navire autorisé à battre le pavillon belge s'élève à 25 euros par navire qu'il exploite. La contribution maximale s'élève à 1 500 euros par navire exploité sous pavillon belge.

Les exploitants sous pavillon étranger sont redevables d'une contribution pour chaque escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge. Il est fixé un nombre maximum d'escales pour lesquelles une contribution est due (voir plus loin dans la discussion des articles).

La contribution de base par escale à charge de l'exploitant d'un navire étranger dépend de 2 facteurs, à savoir:

1° la composition de la flotte belge. Les contributions de la flotte belge sont déduites de la contribution fixe totale de 250 000 euros. C'est logique étant donné que la composition et la taille de la flotte belge influencent le risque d'accident de navigation avec un navire belge;

2° le nombre total d'escales dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge. Toutes les escales donnant lieu au paiement d'une contribution par l'exploitant d'un navire sous pavillon étranger sont additionnées, et plafonnées par navire (voir plus loin dans la discussion des articles). Le montant obtenu après déduction de la contribution des exploitants des navires belges de la contribution fixe totale de 250 000 euros, est divisé par ce nombre total d'escales. La discussion des articles aborde plus en profondeur ce système par quelques exemples fictifs.

c. Perception

L'OFEAN est chargé de la perception des contributions tant des exploitants de navires autorisés à battre le pavillon belge que des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans l'un des six ports précités.

Le présent projet de loi prévoit toutefois une disposition autorisant le Roi à conclure un accord de coopération avec les différents ports en vue de la perception de la contribution. En effet, la mise sur pied d'un système propre de perception n'est pas rentable. Chaque année, un port belge recense environ 25 000 escales soumises à l'obligation de contribution. Si un avis de paiement doit être envoyé pour chacune de ces escales, le support administratif de l'OFEAN devrait compter 4 ETP chargés exclusivement du traitement des contributions. Le

ondersteuning krijgt van 4 VTE die enkel belast zijn met de afhandeling van de bijdrage. De meerkost voor een dergelijke werkwijze is hoger dan de werkingsmiddelen van de FOSO.

De gesprekken die de afgelopen maanden werden gevoerd met de vertegenwoordigers van de Gewesten en de zes havens, hebben een grote bereidheid aangetoond om mee te werken aan een samenwerkingsakkoord. Het is immers ook van belang voor de concurrentiepositie van de havens dat deze inning op een zo vlot mogelijke wijze kan gebeuren.

4. MLC

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid, goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006 (MLC), werd door België geratificeerd op 20 augustus 2013 en trad op diezelfde dag internationaal in werking. De doelstelling van MLC is het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden en de leefomstandigheden aan boord van zeeschepen.

Een van de taken voor de vlaggenstaat in MLC (voorschrift 5.1.6) is het voeren van onderzoeken naar ongevallen met het oog om de kans op dergelijke ongevallen in de toekomst te verminderen. MLC gebruikt hiervoor dezelfde kwalificatie voor arbeidsongevallen als in de 2 voormelde IMO-codes en richtlijn 2009/18/EG.

Het voorliggende wetsontwerp bepaalt dan ook dat de FOSO bevoegd wordt om ongevallen naar arbeidsongevallen aan boord van Belgische schepen uit te voeren overeenkomstig de bepalingen van MLC.

5. Advies van de Raad van State

Het advies van de Raad van State werd integraal gevolgd. FOSO is ten gevolge van de zesde staatshervorming niet langer bevoegd voor de binnenwateren.

6. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

surcoût engendré par une telle procédure excède les moyens de fonctionnement de l'OFEAN.

Les discussions menées ces derniers mois avec les représentants des Régions et des six ports ont montré que ceux-ci étaient tout à fait disposés à participer à un accord de coopération. En effet, il est également important pour la position concurrentielle des ports que cette perception se déroule de la manière la plus fluide possible.

4. MLC

La Convention du travail maritime (MLC), adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, a été ratifiée par la Belgique le 20 août 2013 et est entrée le même jour en vigueur à l'échelon international. La MLC vise à améliorer les conditions de travail des gens de mer ainsi que les conditions de vie à bord des navires.

La règle 5.1.6 de la MLC stipule que l'une des tâches de l'État du port consiste à diligenter des enquêtes sur les accidents en vue de diminuer à l'avenir le risque de tels accidents. La MLC utilise à cet effet la même qualification pour les accidents du travail que celle utilisée dans les 2 codes OMI susmentionnés et la directive 2009/18/CE.

Le présent projet de loi stipule dès lors que l'OFEAN devient compétent pour mener des enquêtes sur des accidents du travail à bord de navires belges conformément aux dispositions de la MLC.

5. Avis du Conseil d'État

L'avis du Conseil d'État a été suivi intégralement. L'OFEAN n'est plus compétent pour les eaux intérieures suite à la sixième réforme de l'État.

6. Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite aucun autre commentaire.

Artikel 2

In artikel 2 worden de personen aangeduid, die ieder wat betreft hun bevoegdheden, belast worden met het toezicht op verordening (EG) 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.

Ook worden de ambtenaren aangeduid die specifiek bevoegd zijn voor het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten. De bepalingen van de volgende paragrafen worden uitgebreid, zodat ook de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren hieronder vallen.

Tenslotte wordt een paragraaf 5 ingevoegd waarin bepaald wordt dat de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren rapporteren aan de voorzitter van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.

Artikel 3

In artikel 3 wordt 1 definitie van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen aangepast en worden er 4 nieuwe definities ingevoerd.

In de nieuwe regeling worden zowel de exploitanten van schepen onder Belgische vlag als de exploitanten van schepen onder vreemde vlag als belastingplichtige aangemerkt. Het woord Belgische dient dan ook te worden geschrapt in de definitie van exploitant. Om dezelfde reden wordt een definitie van “schip onder vreemde vlag” opgenomen.

De definitie “schip/haven-raakvlak” is noodzakelijk om duidelijk te maken wat met een aanloop in een haven wordt bedoeld. Deze terminologie is overgenomen uit diverse Europese richtlijnen en Belgische regelgeving. Binnen de scheepvaart- en havensector is die een bekend begrip. Onder meer de meldingsformaliteiten en de havenstaatcontrole zijn hierop gebaseerd. Door de introductie van dit begrip worden schepen die de haven enkel doorvaren niet beschouwd als een belastingplichtig schip. Dit is bijvoorbeeld noodzakelijk voor de schepen op weg naar de haven van Brussel of Luik, die de Antwerpse haven enkel doorvaren. Op deze wijze is er slechts 1 aanloop die een bijdrageplicht doet ontstaan. Indien het schip in kwestie bijvoorbeeld ook vracht laadt in de haven van Antwerpen en dan doorvaart naar de haven van Luik, in dat geval zijn er

Article 2

L'article 2 désigne les personnes qui, chacune en ce qui concerne leurs compétences, sont chargées du contrôle du respect du règlement (CE) 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Il désigne également les agents spécifiquement compétents pour le contrôle à bord de navires et le contrôle des installations portuaires. Les dispositions des paragraphes suivants sont étendues, de façon à inclure les agents chargés du contrôle de la navigation dans leur champ d'application.

Enfin, il est inséré un paragraphe 5 stipulant que les agents chargés du contrôle de la navigation rendent compte au président de l'autorité nationale de sécurité maritime.

Article 3

À l'article 3, une définition de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation est adaptée et quatre nouvelles définitions sont insérées.

Dans le nouveau régime, tant les exploitants de navires sous pavillon belge que les exploitants de navires sous pavillon étranger sont considérés comme redevables. Il convient dès lors de supprimer le mot “belges” dans la définition d'exploitant. Une définition de “navire sous pavillon étranger” est insérée pour la même raison.

La définition d' “activité d'interface navire/port” est nécessaire pour préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par une escale dans un port. Cette terminologie est reprise de diverses directives européennes et de la réglementation belge. C'est une notion bien connue dans le secteur de la navigation et portuaire, sur laquelle se fondent notamment les formalités déclaratives et le contrôle de l'État du port. En introduisant cette notion, les navires qui ne font que traverser un port ne sont pas considérés comme des navires soumis à l'obligation de contribution. C'est par exemple nécessaire pour les navires qui font route vers le port de Bruxelles ou de Liège et qui ne font que traverser le port d'Anvers. Ainsi, il n'y a qu'une seule escale donnant lieu à une obligation de contribution. Si le navire en question embarque, par exemple, également du fret dans le port d'Anvers et qu'il

2 aanlopen die een bijdrageplicht doen ontstaan, één in Antwerpen en één in Luik.

Verder worden nog definities van “MLC” en “bestuur van een haven” opgenomen in het voorliggende wetsontwerp.

Er werd rekening gehouden met de opmerking van Vlaamse Gewest en de woorden “waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld” worden opgeheven. De gewesten zijn immers bevoegd voor het bepalen van de grenzen van de havens.

Artikel 4

FOSO is ten gevolge van de zesde staatshervorming niet langer bevoegd voor de binnenwateren.

Artikel 5

Op basis van de Grondwet komt het aan de Koning toe om de uitvoerende macht te organiseren.

Artikel 6

Voorschrift 5.1.6 van MLC luidt als volgt: “Voorschrift 5.1.6 – Scheepvaartongevallen 1. Elk Lid stelt een officieel onderzoek in naar elk ernstig scheepvaartongeval dat letsel of overlijden tot gevolg heeft, waarbij een schip dat zijn vlag voert betrokken is. Het eindrapport van een onderzoek wordt als regel openbaar gemaakt. 2. De Leden werken met elkaar samen ter bevordering van het onderzoek naar de in paragraaf 1 van dit voorschrift bedoelde ernstige scheepvaartongevallen.”

De definitie van ernstig scheepvaartongeval en letsel zijn identiek in MLC als in de IMO-codes. In plaats van een afzonderlijke onderzoeksinstantie op te richten voor deze ongevallen, zal de FOSO belast worden met het onderzoek naar deze ongevallen. Dit impliceert dat ook het onderzoek dat overeenkomstig MLC moet worden uitgevoerd onder de regel valt dat het hier een schuldloos onderzoek betreft. Indien de arbeidsauditeur van oordeel is dat er een mogelijke inbreuk heeft plaatsgevonden, dient hij hiertoe een eigen gerechtelijk onderzoek te voeren. Het principe van het schuldloos onderzoek is immers absoluut en onbreekbaar.

Voorschrift 5.1.6 bepaalt ook dat het rapport publiek moet worden gemaakt. Artikel 28 van de wet van 2 juni 2012 bepaalt dat de FOSO van elke

poursuit sa route vers le port de Liège, il effectue dans ce cas deux escales donnant lieu à une obligation de contribution, une à Anvers et une à Liège.

L'article 3 définit également la “MLC” et l' “administration d'un port”.

Il est tenu compte avec la remarque de la Région flamande et les mots “dont les limites sont fixées par le Roi” seront abrogés. Les régions sont compétentes pour déterminer les limites des ports.

Article 4

L'OFEAN n'est plus compétent pour les eaux intérieures suite à la sixième réforme de l'État.

Article 5

Conformément à la Constitution, le Roi doit organiser le pouvoir exécutif.

Article 6

La règle 5.1.6 de la MLC s'énonce comme suit: “Règle 5.1.6 – Accidents maritimes 1. Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public. 2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1^{er} de la présente règle.”

Les définitions d'accident maritime grave et de blessure sont identiques tant dans la MLC que dans les codes OMI. Au lieu de créer un organisme d'enquête distinct pour ces accidents, l'OFEAN sera chargé d'enquêter sur ces accidents. Cela implique que l'enquête à mener conformément à la MLC relève aussi de la règle selon laquelle il s'agit en l'occurrence d'une enquête n'ayant pas pour but de désigner les responsables. Si l'auditeur du travail estime qu'une infraction a éventuellement été commise, il doit mener sa propre enquête judiciaire à cet égard. Le principe de l'enquête n'ayant pas pour but de désigner les responsables est en effet absolu et indissoluble.

La règle 5.1.6 dispose également que le rapport doit être rendu public. L'article 28 de la loi du 2 juin 2012 stipule que l'OFEAN publie un rapport sur chaque enquête

veiligheidsonderzoek een rapport maakt dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

Het tweede lid van Voorschrift 5.1.6 bepaalt dat er samenwerking moet zijn ter bevordering van het onderzoek. De artikelen 11 tot en met 13 van de wet van 2 juni 2012 regelen de samenwerking tussen de FOSO en onderzoeksinstanties uit andere landen.

Artikel 7

Artikel 7 voert de nieuwe financieringsregeling voor de FOSO in. Voor de duidelijkheid en de leesbaarheid zal in het vervolg bij dit artikel telkens verwezen worden naar de artikelnummering die dit artikel zal krijgen in de wet van 2 juni 2012, namelijk artikel 15, § 1 tot en met § 6.

— Artikel 15, § 1

In dit artikel wordt bepaald dat de bijdragen aan de FOSO worden geïnd met het oog op de dekking van de oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO. Het tweede lid van dit artikel duidt de belastingplichtigen aan. De bijdragen zijn verschuldigd door de exploitanten van de Belgische schepen en de door de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen.

Onder de oude vernietigde wetgeving was de bijdrage verschuldigd door de exploitanten van de Belgische schepen en door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge zelf. Deze havens konden dat dan op hun beurt doorrekenen aan de schepen onder vreemde vlag. Evenwel was het Grondwettelijk Hof van oordeel dat het hier een schending van het gelijkheidsbeginsel betrof. Het voorliggende wetsontwerp werkt deze ongelijkheid weg, door zowel de exploitanten van de Belgische schepen als de exploitanten van de vreemde schepen die één van de zes havens aandoen te belasten.

De bijdrage aan de FOSO moet als een belasting worden gekwalificeerd en niet als een retributie. Al de elementen voor het invoeren van een belasting worden in het voorliggende wetsontwerp opgenomen.

— Artikel 15, § 2

Een exploitant van een Belgisch schip is elk kalenderjaar een bijdrage verschuldigd aan de FOSO. Indien een Belgische schip meerdere exploitanten heeft, zijn de exploitanten hoofdelijk deze bijdrage verschuldigd. Schepen die op 1 januari gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die onder het toepassingsgebied van

de sécurité, qui est mis à la disposition du public via un site Internet.

L'alinéa 2 de la règle 5.1.6 dispose qu'une coopération est nécessaire en vue de faciliter l'enquête. Les articles 11 à 13 inclus de la loi du 2 juin 2012 règlent la coopération entre l'OFEAN et les organismes d'enquête d'autres pays.

Article 7

L'article 7 établit le nouveau régime de financement de l'OFEAN. Par souci de clarté et de lisibilité, il sera systématiquement fait référence pour cet article au numéro qu'il aura désormais dans la loi du 2 juin 2012, à savoir l'article 15, § 1^{er} au § 6 inclus.

— Article 15, § 1^{er}

Cet article stipule que les contributions perçues par l'OFEAN servent à couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement. L'alinéa 2 désigne les redevables. Les contributions sont à charge des exploitants des navires belges et des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.

Sous l'ancienne législation annulée, la contribution était à charge des exploitants des navires belges et des ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge proprement dits. Ces ports pouvaient ensuite la répercuter sur les navires sous pavillon étranger. Toutefois, la Cour constitutionnelle était d'avis qu'il s'agissait en l'occurrence d'une violation du principe d'égalité. Le présent projet de loi met fin à cette inégalité, en imposant aussi bien les exploitants des navires belges que les exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans l'un des six ports.

La contribution à l'OFEAN doit être qualifiée d'impôt et non de rétribution. Tous les éléments nécessaires à l'établissement d'un impôt figurent dans le présent projet de loi.

— Article 15, § 2

L'exploitant d'un navire belge est redevable chaque année civile d'une contribution à l'OFEAN. Si un navire belge possède plusieurs exploitants, ceux-ci sont solidairement redevables de cette contribution. Les exploitants de navires autorisés à battre le pavillon belge au 1^{er} janvier et relevant du champ d'application de la loi

de wet van 2 juni 2012 vallen, zijn de bijdrage verschuldigd. Schepen die in de loop van het jaar uitvlaggen, zijn de bijdrage verschuldigd. Exploitanten van schepen die in de loop van het kalenderjaar onder Belgische vlag komen, moeten voor dat jaar evenwel geen bijdrage betalen. De keuze voor een vaste datum is ingegeven door de calculatiemethode van de bijdrage van exploitanten van schepen onder vreemde vlag (zie verder onder § 3).

De bijdrage van de exploitanten van de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren blijft ongewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke artikel 15. De bijdrage is enkel geïndexeerd. Per brutotonnenmaat is een bedrag van 0,0130 euro verschuldigd. Een minimale bijdrage bedraagt 25 euro, de maximale bijdrage bedraagt 1 500 euro per geëxploiteerd schip onder Belgische vlag. Exploitanten van schepen die niet onder het toepassingsgebied van de wet van 2 juni 2012 vallen, moeten voor deze schepen geen bijdrage betalen. Zo moet bijvoorbeeld DAB Vloot geen bijdrage betalen voor de door hun geëxploiteerde overheidsschepen.

— *Artikel 15, § 3*

Artikel 15, § 3, houdt drie belangrijke principes in, namelijk:

— het vastleggen van een jaarlijkse totaal vast bedrag dat de FOSO minimum als werkingsmiddelen wordt toegekend;

— het creëren van een systeem dat de verhouding tussen de bijdragen van exploitanten van Belgische schepen en de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische haven aandoen vastlegt;

— het bepalen van de berekeningswijze van de bijdrage van exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische haven aandoen.

Jaarlijks wordt een totale vaste bijdrage van 250 000 euro geïnd. Dit bedrag dient om de personeelskosten van de directeur en een administratief assistent van de FOSO te dekken. Deze middelen kunnen verder gebruikt worden om de algemene werkingskosten, zoals onder meer opleidingskosten, te dekken.

De formule in artikel 15, § 3, bevat een systeem om de omvang van de Belgische vlag mee in rekening te brengen. Indien de brutotonnenmaat van de Belgische vlag stijgt, zal de bijdrage van de schepen onder vreemde vlag dalen en omgekeerd. Dit is logisch aangezien de grootte van de Belgische vlag een invloed heeft op het aantal scheepvaartongevallen die zich met Belgische schepen kunnen voordoen.

du 2 juin 2012 sont redevables de la contribution. Les exploitants de navires passant sous un autre pavillon au cours de l'année sont également redevables de la contribution. Toutefois, les exploitants de navires passant sous pavillon belge au cours de l'année ne doivent pas payer de contribution pour cette année. Le choix d'une date fixe est dicté par la méthode de calcul de la contribution des exploitants de navires sous pavillon étranger (voir plus loin au § 3).

La contribution des exploitants des navires autorisés à battre le pavillon belge reste inchangée par rapport à l'article 15 initial. Elle est uniquement indexée. Un montant de 0,0130 euro est dû par jauge brute. La contribution minimale et maximale s'élève respectivement à 25 et 1 500 euros par navire exploité sous pavillon belge. Les exploitants de navires ne relevant pas du champ d'application de la loi du 2 juin 2012 ne doivent pas payer de contribution pour ces navires. Ainsi, DAB Vloot ne doit pas payer de contribution pour les navires de service public qu'il exploite.

— *Article 15, § 3*

L'article 15, § 3 comporte trois principes importants, à savoir:

— la fixation d'un montant fixe total annuel que l'OFEAN reçoit au minimum comme moyens de fonctionnement;

— la création d'un système fixant le rapport entre les contributions des exploitants de navires belges et celles des exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port belge;

— la détermination du mode de calcul de la contribution des exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port belge.

Une contribution fixe totale de 250 000 euros est perçue annuellement. Ce montant sert à couvrir les frais de personnel du directeur et d'un assistant administratif de l'OFEAN. Ces moyens peuvent également être utilisés pour couvrir les frais de fonctionnement généraux tels que les frais de formation.

La formule visée à l'article 15, § 3, comprend un système tenant également compte de l'ampleur du pavillon belge. Si la jauge brute du pavillon belge augmente, la contribution des navires sous pavillon étranger diminuera et vice versa. C'est logique étant donné que la taille du pavillon belge influence le nombre d'accidents de navigation susceptibles de se produire avec des navires belges.

Alle aanlopen worden van schepen die onder het toepassingsgebied van de wet van 2 juni 2012 vallen worden opgeteld. Het resterende bedrag in de formule, namelijk 250 000 euro verminderd met de bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen, wordt gedeeld door het aantal aanlopen. Het bekomen bedrag is hetgeen verschuldigd is per aanloop. Artikel 15, § 6, zet evenwel een limiet op het aantal aanlopen (zie verder).

Belangrijk is dat enkel aanlopen van schepen die onder het toepassingsgebied van de wet van 2 juni 2012 vallen in aanmerking worden genomen. Aanlopen van vissersvaartuigen minder dan 15 meter of van binnenschepen worden niet in aanmerking genomen. Ook gaat het enkel om aanlopen van schepen onder vreemde vlag. Belgische schepen die een van de zes vermelde havens aandoen worden niet meegeteld in het totaal. Een schip dat in de loop van het jaar uitvlagt uit de Belgische vloot, maar nadien nog aanlopen heeft in een van deze havens, is de bijdrage verschuldigd voor aanlopen na het uitvlaggen. Een schip dat van register is veranderd terwijl het in een Belgische haven is en één van de registers is het Belgische, is geen bijdrage verschuldigd voor deze aanloop.

Het aantal aanlopen wordt berekend voor de periode tussen 1 oktober van het vorige kalenderjaar en 30 september van het lopende kalenderjaar. Er wordt voor deze periode gekozen om de FOSO toe te laten zijn inkomsten te genereren in het lopende werkingsjaar. De FOSO wordt immers belast met het innen van de bijdragen in de periode vanaf 1 oktober (zie verder onder artikel 15, § 5). In het vernietigde artikel 15 werd een referentieperiode van 2 jaren geleden genomen. Dit was volgens het Grondwettelijk Hof niet verantwoord gelet op het feit dat de rechtzoekende in redelijke mate de gevolgen van een bepaalde handeling moet kunnen voorzien op het tijdstip dat die handeling wordt verricht.

Indien een schip onder vreemde vlag meerdere exploitanten heeft, zijn deze hoofdelijke gehouden om de bijdrage te betalen.

— Artikel 15, § 4

Paragraaf 4 voorziet in de normale indexeringsclausule van vier bedragen:

- de bijdrage van 0,013 euro per brutotonnenmaat voor Belgische schepen;
- de minimale bijdrage voor exploitanten van Belgische schepen van 25 euro;
- de maximale bijdrage voor exploitanten van Belgische schepen van 1 500 euro;

Toutes les escales de navires relevant du champ d'application de la loi du 2 juin 2012 sont additionnées. Le montant résiduel dans la formule, à savoir 250 000 euros moins la contribution des exploitants des navires belges, est divisé par le nombre d'escales. Le montant ainsi obtenu est celui qui est dû par escale. L'article 15, § 6, plafonne toutefois le nombre d'escales (voir plus loin).

Il importe que seules les escales de navires relevant du champ d'application de la loi du 2 juin 2012 soient prises en compte. Les escales de navires de pêche de moins de 15 mètres ou de bateaux de navigation intérieure n'entrent pas en ligne de compte. De même, seules les escales de navires sous pavillon étranger sont concernées. Les navires belges faisant escale dans l'un des six ports mentionnés ne sont pas inclus dans le total. Lorsqu'un navire sous pavillon belge change de pavillon au cours de l'année, mais effectue encore des escales dans l'un de ces ports, la contribution est due pour les escales effectuées après le changement de pavillon. Lorsqu'un navire a changé de registre pendant son escale dans un port belge et que l'un des registres est belge, aucune contribution n'est due pour cette escale.

Le nombre d'escales est calculé pour la période du 1^{er} octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours. Cette période est choisie afin de permettre à l'OFEAN de générer ses recettes dans le courant de l'année de fonctionnement. L'OFEAN est en effet chargé de la perception des contributions à partir du 1^{er} octobre (voir plus loin à l'article 15, § 5). L'article 15 annulé prévoyait une période de référence remontant à 2 ans. Selon la Cour constitutionnelle, cette période de référence était injustifiée étant donné que le justiciable doit pouvoir prévoir, dans une mesure raisonnable, les conséquences d'un acte déterminé au moment où cet acte est accompli.

Si un navire sous pavillon étranger possède plusieurs exploitants, ceux-ci sont solidairement tenus de payer la contribution.

— Article 15, § 4

Le paragraphe 4 prévoit la clause d'indexation normale de quatre montants:

- la contribution de 0,013 euro par jauge brute pour les navires belges;
- la contribution minimale de 25 euros pour les exploitants de navires belges;
- la contribution maximale de 1 500 euros pour les exploitants de navires belges;

— de totale vaste bijdrage van 250 000 euro.

De laatste drie bedragen worden afgerond tot op één euro. Het eerste bedrag om evidente redenen niet.

— *Artikel 15, § 5*

Dit artikel regelt de inning van de bijdragen van de exploitanten van Belgische schepen en van de bijdragen van de exploitanten van vreemde schepen die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen. In beide gevallen wordt de FOSO belast met de inning.

De FOSO beschikt op 1 oktober over al de nodige informatie om de bijdragen te innen, namelijk de samenstelling van de Belgische vloot op 1 januari van dat jaar en het aantal aanlopen van schepen onder vreemde vlag in de periode tussen 1 oktober van het voorgaande jaar en 30 september van dat jaar.

Met het oog op de inning van de bijdrage van de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen, kan de minister een samenwerkingsakkoord sluiten met het bestuur van deze havens. Dit kan een akkoord zijn met elke haven individueel of met verschillende of alle havens samen. De bedoeling van dit samenwerkingsakkoord is om de havens in te schakelen in het systeem van de inning van de bijdragen.

Elk schip dat een haven aanloopt is immers haven-gelden verschuldigd. De bedoeling van het samenwerkingsakkoord is om een overeenkomst te sluiten waarbij de FOSO de bijdragen kan laten innen via de havengelden. Belangrijk is wel dat het nooit de haven is die de bijdragen verschuldigd is. Een exploitant kan bijvoorbeeld failliet gaan alvorens hij de havengelden, met inbegrip van de bijdrage aan de FOSO, heeft betaald. In dit geval is het niet de haven die de bijdrage verschuldigd is aan de FOSO, maar draagt de FOSO zelf de gevolgen van dit faillissement. De FOSO zal zelf een aangifte van schuldvordering bij de curator moeten indienen.

— *Artikel 15, § 6*

In het eerste lid wordt bepaald dat onder “een aanloop in een haven” een interactie schip/haven-raakvlak wordt verstaan. Dit om te vermijden dat schepen die enkel de haven doorvaren, worden aangemerkt als een aanloop in de haven. Dit is voornamelijk van belang voor de haven van Antwerpen waar de zeeschepen op weg naar de haven van Luik en Brussel enkel passeren. Als deze

— la contribution fixe totale de 250 000 euros.

Les trois derniers montants sont arrondis jusqu'à un euro. Le premier montant ne l'est pas pour des raisons évidentes.

— *Article 15, § 5*

Cet article règle la perception des contributions des exploitants de navires belges et des contributions des exploitants de navires étrangers faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge. Dans les deux cas, l'OFEAN est chargé de la perception.

L'OFEAN dispose au 1^{er} octobre de toutes les informations nécessaires pour percevoir les contributions, à savoir la composition de la flotte belge au 1^{er} janvier de cette année et le nombre d'escales de navires sous pavillon étranger durant la période du 1^{er} octobre de l'année antérieure au 30 septembre de cette année.

En vue de la perception de la contribution des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge, le ministre peut conclure un accord de coopération avec l'administration de ces ports. Il peut s'agir d'un accord conclu avec chaque port individuellement ou avec l'ensemble des ports ou plusieurs d'entre eux conjointement. Cet accord de coopération vise à impliquer les ports dans le système de perception des contributions.

Des droits de port sont en effet dus pour chaque navire faisant escale dans un port. Le but de l'accord de coopération est la conclusion d'une convention par laquelle l'OFEAN peut percevoir les contributions via les droits de port. Il est à noter toutefois que le port n'est jamais redevable des contributions. Un exploitant peut par exemple faire faillite avant d'avoir payé les droits de port, en ce compris la contribution, à l'OFEAN. Dans ce cas, ce n'est pas le port qui est redevable de la contribution à l'OFEAN, mais c'est ce dernier qui subit les conséquences de cette faillite. L'OFEAN devra adresser lui-même une déclaration de créance au curateur.

— *Article 15, § 6*

L'alinéa 1^{er} stipule qu'il y a lieu d'entendre par “une escale dans un port” une activité d'interface navire/port. Et ce pour éviter que la traversée d'un port par un navire soit considérée comme une escale. C'est surtout important pour le port d'Anvers où les navires faisant route vers le port de Liège et de Bruxelles ne font que passer. Toutefois, si ces navires effectuent une activité

schepen echter ook een interactie schip/haven-raakvlak hebben in de haven van Antwerpen, worden ze ook hier als bijdrageplichtig schip beschouwd.

Tevens wordt het aantal aanlopen dat een bijdrageplicht doet ontstaan begrensd. Er zijn bijvoorbeeld 2 categorieën van schepen die veel aanlopen en waardoor er een limiet aan de bijdrage wordt ingesteld.

In de eerste plaats zijn er de geregelde lijndiensten. Deze schepen komen op regelmatige basis in een Belgische haven. De tweede reeks betreft kleinere schepen die werkzaamheden uitvoeren aan de offshore-windmolens. Deze schepen hebben vaak een dagelijkse aanloop, voornamelijk in de haven van Oostende. De limiet geldt evenwel niet enkel voor deze schepen maar voor alle schepen. Het aantal aanlopen dat bijdrageplichtig is, wordt gelijkgesteld aan het aantal aanlopen dat nodig is voor het verlenen van een “pilot exemption certificate (PEC)”.

Een PEC wordt afgeleverd voor schepen met dezelfde kapitein/brugwacht die vaak dezelfde haven aandoen. Op dit ogenblik verleent het Vlaamse Gewest een PEC aan een kapitein/brugwacht die met hetzelfde schip 24 maal een aanloop heeft verricht. Dit cijfer van 24 wordt dan ook de limiet op het aantal aanlopen dat bijdrageplichtig is. Belangrijk is dat ook schepen die op zich niet loodsplichtig zijn op deze limiet kunnen steunen. Er wordt gekozen voor een koppeling tussen de regeling door het bevoegde gewest en de bijdrage aan de FOSO in plaats van een eigen vast cijfer in de wet. Het Vlaamse Gewest monitort immers permanent de toekenningen van PEC's op basis van perimeters zoals veiligheid. Indien het Vlaamse Gewest van oordeel is dat het aantal aanlopen tot het verlenen van een PEC dient te wijzigen, wijzigt ook het aantal aanlopen dat bijdrageplichtig is aan de FOSO. Beide regimes hebben immers tot doel de veiligheid van de scheepvaart te verhogen zonder de administratieve en financiële lasten dermate te verhogen voor de scheepvaart.

Artikel 8

Chaque membre du personnel doit être autorisé à déterminer la durée de la conservation. Les décisions pourraient être prises quand le directeur est en vacance.

d'interface navire/port dans le port d'Anvers, ils sont également considérés comme étant soumis à l'obligation de contribution.

En outre, le nombre d'escales donnant lieu à une obligation de contribution est plafonné. Il existe par exemple deux catégories de navires qui effectuent de nombreuses escales justifiant le plafonnement de la contribution.

La première catégorie a trait aux services réguliers. Ces navires font régulièrement escale dans un port belge. La deuxième catégorie concerne des navires plus petits effectuant des travaux aux éoliennes offshore. Ces navires effectuent souvent une escale quotidienne, la plupart du temps dans le port d'Ostende. Toutefois, le plafond ne s'applique pas uniquement à ces navires mais à tous les navires. Le nombre d'escales soumises à l'obligation de contribution est égal au nombre d'escales nécessaires pour l'octroi d'un “pilot exemption certificate (PEC)”.

Un PEC est délivré pour les navires avec le (la) même capitaine/équipe de quart à la passerelle faisant souvent escale dans le même port. Actuellement, la Région flamande octroie un PEC à un(e) capitaine/équipe de quart à la passerelle ayant effectué 24 escales avec le même navire. Ce nombre 24 constitue dès lors le plafond du nombre d'escales soumises à l'obligation de contribution. Il importe également que les navires non soumis à l'obligation de pilotage puissent s'appuyer sur ce plafond. Il est opté pour une liaison entre le règlement de la région compétente et la contribution à l'OFEAN au lieu de fixer un nombre déterminé dans la loi. La Région flamande surveille en effet en permanence les délivrances de PEC sur la base de périmètres tels que la sécurité. Si elle estime qu'il convient de modifier le nombre d'escales donnant lieu à l'octroi d'un PEC, le nombre d'escales soumises à l'obligation de payer une contribution à l'OFEAN changera également. Les deux régimes visent en effet à améliorer la sécurité de la navigation sans alourdir les charges administratives et financières pour le secteur de la navigation.

Article 8

Elk personeelslid van de FOSO moet de duur van bewaartermijn kunnen bepalen. Deze beslissingen moeten immers ook genomen kunnen worden als de directeur in vakantie is.

Artikel 9

In artikel 9 wordt een overgangsbepaling ingevoerd waardoor in het eerste kalenderjaar slechts dat deel van de bijdrage verschuldigd dat in verhouding staat tot het resterend deel van het jaar waarin het nieuwe artikel 15 van kracht zijn.

Dit impliceert bijvoorbeeld dat indien de wijzigingen in de FOSO wet in werking zou treden op 1 maart 2018, er slechts 5/6 van de bijdrage moet worden betaald door de exploitanten van de Belgische schepen na toepassing van het ganse artikel 15. Dit betekent dat het minimum en maximumbedrag dat door de exploitanten van de schepen onder Belgische vlag moet worden betaald, in dit voorbeeld 5/6 bedraagt van respectievelijk 25 en 1500 euro.

Artikel 10

De organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen moet worden aangepast aan de nieuwe financieringsregeling. Het zijn nu immers niet meer de bijdragen van de exploitanten van Belgische schepen en de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge die in het fonds worden gestort. Onder de nieuwe regeling zijn het de bijdragen van de exploitanten van de Belgische schepen en de bijdragen van de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen, die in het fonds worden gestort. Artikel 9 voert deze aanpassing aan de omschrijving aan het fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen door in rubriek 33/12 in de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990.

Article 9

L'article 9 prévoit une disposition transitoire selon laquelle, lors de la première année civile, seule la partie de la contribution proportionnelle à la partie résiduelle de l'année au cours de laquelle le nouveau article 15 entre en vigueur est due.

Cela implique par exemple que si les modifications apportées à la loi "OFEAN" entraient en vigueur au 1^{er} mars 2018, les exploitants de navires belges ne devraient payer que 5/6 de la contribution conformément aux articles 15. Cela signifie que le montant minimum et maximum à charge des exploitants de navires sous pavillon belge s'élève dans cet exemple à 5/6 de respectivement 25 et 1 500 euros.

Article 10

La loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires doit être adaptée au nouveau mode de financement. En effet, ce ne sont plus les contributions des exploitants de navires belges et des ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge qui sont versées dans le fonds. Avec le nouveau régime, ce sont les contributions des exploitants de navires belges et celles des exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge, qui sont versées dans le fonds. L'article 9 réalise cette adaptation de la définition du Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation à la rubrique 33/12 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990.

Artikel 11

Het is noodzakelijk om af te wijken van de standaard inwerkingtredingbepaling. Voor de berekening van de bijdragen is het immers noodzakelijk dat er vanaf het begin van een nieuwe maand kan worden berekend. Artikel 8 bepaalt ook dat er slechts voor het eerste werksjaar verhoudingsgewijs een bijdrage verschuldigd is. Om deze berekeningswijze enigszins hanteerbaar te maken is het noodzakelijk om een breuk met noemer 12 te gebruiken dan met noemer 365.

De minister van Werk,

Kris PEETERS

De minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

De minister van Defensie,

Steven VANDEPUT

De minister van Begroting,

Sophie WILMÈS

De staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

Article 11

Il est nécessaire de déroger à la disposition standard d'entrée en vigueur. En effet, pour le calcul des contributions, le calcul doit être effectué à partir du début d'un nouveau mois. L'article 8 stipule aussi qu'une contribution n'est due proportionnellement que pour la première année de fonctionnement. Pour rendre ce mode de calcul applicable, il convient d'utiliser une fraction avec le dénominateur 12 au lieu du dénominateur 365.

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

Le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

Jan JAMBON

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Le ministre de la Défense,

Steven VANDEPUT

La ministre du Budget,

Sophie WILMÈS

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 25 van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 1° de woorden “, personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, de door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aangeduide personeelsleden van een waterwegbeheerder of haven, het ADCC” ingevoegd tussen de woorden “federale politie” en “en de havenkapiteins”;

2° paragraaf 1 wordt aangevuld met een bepaling onder 3°, luidende:

“3° de door de Koning aangewezen met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren voor wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten.”;

3° in paragraaf 2, derde lid, paragraaf 3 en paragraaf 4, eerste lid, worden telkens de woorden “en 3°” ingevoegd tussen de woorden “in § 1, 2°” en de woorden “bedoelde ambtenaren”;

4° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

“§ 5. De in paragraaf 1, 3°, bedoelde ambtenaren rapporteren aan de voorzitter van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.”.

Art. 3

In artikel 3 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 6° worden de woorden “waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld” opgeheven;

2° in de bepaling onder 29° wordt het woord “Belgische” opgeheven;

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 25 de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, au 1°, les mots “, des membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire des voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC” sont insérés entre les mots “la police locale et fédérale” et les mots “et les capitaines de port”;

2° le paragraphe 1^{er} est complété par un 3° rédigé comme suit:

“3° Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés par le Roi pour ce qui concerne le contrôle à bord de navires et le contrôle des installations portuaires.”;

3° dans le paragraphe 2, alinéa 3, le paragraphe 3 et le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, les mots “et 3°” sont systématiquement insérés après les mots “au § 1^{er}, 2°”;

4° l'article est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit:

“§ 5. Les agents visés au paragraphe 1^{er}, 3°, rendent compte au président de l'autorité nationale de sûreté maritime.”.

Art. 3

À l'article 3 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 6°, les mots “dont les limites sont fixées par le Roi” sont abrogés;

2° au 29°, le mot “belges” est abrogé;

3° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 30° tot 33°, luidende:

“30° schip onder vreemde vlag: een schip dat geen Belgisch schip is;

31° bestuur van een haven: de publiekrechtelijke rechtspersoon die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de haven;

32° Schip/haven-raakvlak: de interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij de acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;

33° MLC: het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.”

Art. 4

In dezelfde wet wordt een artikel 14/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 14/1. Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 9, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie MLC van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van MLC.”

Art. 5

In dezelfde wet wordt in de plaats van artikel 15, vernietigd bij arrest nr. 158/2013 van het Grondwettelijk Hof, de als volgt luidende artikelen 15 en 15/1 ingevoegd:

“Art. 15. § 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 schepen en door de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen.

§ 2. De bijdrage van de exploitanten van een Belgische schip is elk kalenderjaar verschuldigd.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het Belgisch schip.

De bijdrage van de exploitanten bedraagt 0,0128 euro per brutotonnenmaat van het Belgisch schip waarvan zij de exploitant zijn op 1 januari van het kalenderjaar waarin de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is.

3° l'article est complété par les 30° à 33°, rédigés comme suit:

“30° navire sous pavillon étranger: un navire qui n'est pas un navire belge;

31° administration d'un port: la personne de droit public chargée de la gestion et de l'exploitation du port;

32° activité d'interface navire/port: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;

33° MLC: la convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.”

Art. 4

Dans la même loi, il est inséré un article 14/1 rédigé comme suit:

“Art. 14/1. Lorsque, conformément à l'article 9, § 1^{er}, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la MLC.”

Art. 5

Dans la même loi, à la place de l'article 15 annulé par l'arrêt n° 158/2013 de la Cour constitutionnelle, sont insérés les articles 15 et 15/1 rédigés comme suit:

“Art. 15. § 1^{er}. Une contribution est due à l'OFEAN en vue de couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement.

La contribution visée à l'alinéa 1^{er} est due par les exploitants de navires belges et par les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.

§ 2. La contribution des exploitants d'un navire belge est due chaque année civile.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire belge.

La contribution des exploitants s'élève à 0,0128 euro par jauge brute du navire belge dont ils sont les exploitants au 1^{er} janvier de l'année civile où la contribution annuelle est due.

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 schip waarvan zij exploitant zijn.

§ 3. De bijdrage van een vreemd schip dat de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoet wordt berekend volgens de volgende formule:

$$(235\,000 - BE)/JA \text{ waarbij}$$

BE = totale bijdrage van exploitanten van Belgische schepen bedoeld in artikel 15, § 2, derde lid.

JA = totaal aantal aanlopen van schepen onder vreemde vlag 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 schip onder vreemde vlag.

§ 4. De bedragen 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 § 2, vijfde lid, en § 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 15/1, § 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 versturen van de aanslag door de FOSO.

Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in § 3 verhoogd met de bijdrage bedoeld in artikel 15/1, § 2, kan

La contribution annuelle des exploitants, visée à l'alinéa 1^{er}, est arrondie à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Le montant est arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

La contribution annuelle des exploitants est de minimum 25 euros et de maximum 1 500 euros par navire belge dont ils sont exploitants.

§ 3. La contribution d'un navire étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge est calculée selon la formule suivante:

$$(235\,000 - BE)/AN \text{ où}$$

BE = contribution totale des exploitants de navires belges visée à l'article 15, § 2, alinéa 3.

AN = nombre total d'escales de navires sous pavillon étranger dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge durant la période du 1^{er} octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours où la contribution est due.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire sous pavillon étranger.

§ 4. Les montants visés au paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et au paragraphe 3 sont indexés annuellement selon la formule suivante:

Montant multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice est l'indice santé applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice de départ est l'indice santé du mois de novembre 2015.

Le résultat obtenu pour les montants visés au § 2, alinéa 5, et § 3, est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphe 2 et au paragraphe 3, majorées des montants visés à l'article 15/1, § 1^{er} et § 2.

L'OFEAN envoie les avis de perception de la contribution visée à l'alinéa 1^{er} aux redevables de la contribution à partir du 1^{er} octobre de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis par l'OFEAN.

En vue de la perception des contributions visées au § 3, majorées de la contribution visée à l'article 15/1, § 2, le

de minister een samenwerkingsovereenkomst sluiten met het bestuur van de betrokken havens.

§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt een als een aanloop in een haven elk schip dat een interactie schip/haven-raakvlak verricht beschouwd.

Het aantal aanlopen per individueel schip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar die nodig zijn voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen “pilot exemption certificate”, ongeacht of het vaartuig loodsplichtig is of niet.

Art. 15/1. § 1. Indien de FOSO een beroep doet op externe deskundigen voor het onderzoek van een scheepvaartongeval met een Belgisch schip, wordt de reële kostprijs voor de externe deskundigen, met inbegrip van alle onkosten gemaakt door de externe deskundigen, verhaald op de exploitanten van de Belgische schepen.

De reële kostprijs bedoeld in het eerste lid voor het beroep op externe deskundigen tussen 1 oktober van het voorgaande kalenderjaar en 30 september van het lopende kalenderjaar wordt gedeeld door het aantal schepen onder Belgische vlag waarvan de exploitanten de bijdrage bedoeld in artikel 15, § 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 15, § 2, en wordt opgenomen in de aanslag bedoeld in artikel 15, § 5, tweede lid.

§ 2. Indien de FOSO een beroep doet op externe deskundigen voor het onderzoek van een scheepvaartongeval met een schip onder vreemde vlag, wordt de reële kostprijs voor de externe deskundigen, met inbegrip van alle onkosten gemaakt door de externe deskundigen, verhaald op de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die de Belgische haven aandoen die de bestemming of vertrekhaven was van dat schip op de reis tijdens welke het scheepvaartongeval zich heeft voorgedaan.

De reële kostprijs bedoeld in het eerste lid voor 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 schepen onder vreemde vlag 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 15, § 3, verschuldigd door de exploitanten van schepen onder vreemde vlag 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 15, § 5, tweede lid.

ministre peut conclure un accord de coopération avec l'administration des ports concernés.

§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.

Le nombre d'escales par navire individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un “pilot exemption certificate” à délivrer par la région compétente, que le bâtiment de navigation soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.

Art. 15/1. § 1er. Si l'OFEAN fait appel à des experts externes pour l'enquête sur un accident de navigation impliquant un navire belge, le coût réel des experts externes, en ce compris tous les frais engagés par ces derniers, est à charge des exploitants des navires belges.

Le coût réel visé à l'alinéa 1^{er} pour le recours à des experts externes entre le 1^{er} octobre de l'année civile antérieure et le 30 septembre de l'année civile en cours est divisé par le nombre de navires sous pavillon belge dont les exploitants sont redevables de la contribution visée à l'article 15, § 2 pendant l'année civile en cours.

Le montant fixé conformément à l'alinéa 2 est ajouté au montant de la contribution fixée conformément à l'article 15, § 2 et est mentionné dans l'avis visé à l'article 15, § 5, alinéa 2.

§ 2. Si l'OFEAN fait appel à des experts externes pour l'enquête sur un accident de navigation impliquant un navire sous pavillon étranger, le coût réel des experts externes, en ce compris tous les frais engagés par ces derniers, est à charge des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port belge qui était le port de destination ou de départ de ce navire pendant le voyage où l'accident de navigation est survenu.

Le coût réel visé à l'alinéa 1^{er} pour le recours à des experts externes entre le 1^{er} octobre de l'année civile antérieure et le 30 septembre de l'année civile en cours est divisé par le nombre d'escales de navires sous pavillon étranger ayant mouillé dans le port belge visé à l'alinéa 1^{er} entre le 1^{er} octobre de l'année civile en cours et le 30 septembre de l'année civile suivante.

Le montant fixé conformément à l'alinéa 2 est ajouté au montant de la contribution fixée conformément à l'article 15, § 3 et due par les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port visé à l'alinéa 1^{er} entre le 1^{er} octobre de l'année civile en cours et le 30 septembre de l'année civile suivante et est mentionné dans l'avis visé à l'article 15, § 5, alinéa 2.

§ 3. Indien de FOSO een beroep doet op externe deskundigen voor het onderzoek van een scheepvaartongeval met één of meer Belgische schepen en één of meer schepen onder vreemde vlag, wordt de reële kostprijs voor de externe deskundigen, met inbegrip van alle onkosten gemaakt door de externe deskundigen, voor de helft overeenkomstig paragraaf 1 en voor de andere helft overeenkomstig paragraaf 2 verhaald.”

Art. 6

In dezelfde wet wordt een artikel 34/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 34/1. In afwijking van de artikelen 15 en 15/1 is voor het kalenderjaar van de inwerkingtreding van deze artikelen, slechts dat deel van de bijdrage verschuldigd in verhouding tot het resterende deel van dat kalenderjaar.”.

Art. 7

In rubriek 33/12 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen, ingevoegd bij wet van 2 juni 2012, worden de woorden “De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en met betrekking tot de schepen onder vreemde vlag door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge verschuldigd is” vervangen door de woorden “De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen verschuldigd is”.

Art. 8

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 3. Si l'OFEAN fait appel à des experts externes pour l'enquête sur un accident de navigation impliquant un ou plusieurs navires belges et un ou plusieurs navires sous pavillon étranger, le coût réel des experts externes, en ce compris tous les frais engagés par ces derniers, est répercuté pour la moitié conformément au paragraphe 1^{er} et pour l'autre moitié conformément au paragraphe 2.”.

Art. 6

Dans la même loi, il est inséré un article 34/1 rédigé comme suit:

“Art. 34/1. Par dérogation aux articles 15 et 15/1, il n'est dû pour l'année civile de l'entrée en vigueur de ces articles que la partie de la contribution qui est proportionnelle à la partie restante de cette année civile.”.

Art. 7

À la rubrique 33/12 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, insérée par la loi du 2 juin 2012, les mots “La contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et, en ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge,” sont remplacés par les mots “La contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge”.

Art. 8

La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen - (v5) - 02/06/2017 07:19

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Staatssecretaris voor Noordzee Philippe De Backer

Contactpersoon beleidscel

Naam : Romina Vanhooren

E-mail :

Tel. Nr. :

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Christophe Swolfs

E-mail :

Tel. Nr. :

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Voorliggend wetsontwerp tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen heeft drie verschillende onderwerpen. Bij alle drie de onderwerpen is het doel de internationale en Europese regelgeving inzake de maritieme scheepvaart optimaal in Belgische regelgeving te implementeren.

De volgende drie onderwerpen worden geregeld in het voorliggende wetsontwerp:

- het aanduiden van de bevoegde instanties belast met het toezicht op het naleven 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 van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging en zijn uitvoeringsbesluiten;
- het invoeren van een nieuwe financiering voor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO) na de vernietiging door het Grondwettelijk Hof van artikel 15 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen;
- FOSO belasten met het onderzoek naar arbeidsongevallen in uitvoering van het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

1/5

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen - (v5) - 02/06/2017 07:19

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Verplicht: Gewesten

Facultatief: de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging

Informeel: de havens en de Belgische redersvereniging

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Databank DG Maritiem Vervoer

"De Vlaamse havens: feiten, statistieken en indicatoren"

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen - (v5) - 02/06/2017 07:19

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ☒ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

het betreft een financieringsregel en het aanduiden van bevoegde autoriteiten

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

De exploitanten van Belgische schepen en schepen onder vreemde vlag. 20% KMO, 0% micro-onderneming

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

De ondernemingen dragen bij in de financiële werking van FOSO.

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen - (v5) - 02/06/2017 07:19

☒ Er is een negatieve impact.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen?

Ja/nee > leg uit

nee, de minimale bijdrage van een exploitant van een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren bedraagt per schip dat hij exploiteert 25 euro. De maximale bijdrage is 1.500 euro per geëxploiteerd schip onder Belgische vlag.

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel?

Ja/nee > leg uit

ja,

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten/te compenseren?

geen

11. Administratieve lasten

☐ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☒ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het doel is het verhogen van de maritieme veiligheid en het verminderen van mariene verontreiniging door de kans op toekomstige scheepvaartongevallen 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 om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen - (v5) - 02/06/2017 07:19

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

Het betreft enkel Belgische interne regelgeving.

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires - (v5) - 02/06/2017 07:19

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Le Secrétaire d'Etat à la Mer du Nord Philippe De Backer

Contact cellule stratégique

Nom : **Romina Vanhooren**

E-mail :

Téléphone :

Administration

SPF Mobilité et Transport

Contact administration

Nom : **Christophe Swolfs**

E-mail :

Téléphone :

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le présent projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires porte sur trois sujets différents. Ceux-ci visent tous l'introduction optimale de la réglementation internationale et européenne en matière de navigation maritime dans la réglementation belge.

Le présent projet de loi :

- désigne les organismes compétents chargés du contrôle de l'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et de ses arrêtés d'exécution;
- instaure un nouveau financement pour l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) consécutivement à l'annulation par la Cour constitutionnelle de l'article 15 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation;
- charge l'OFEAN d'enquêter sur les accidents du travail en application de la convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

1/5

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires - (v5) - 02/06/2017 07:19

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

obligatoire: les Régions

facultative: l'autorité nationale de sûreté maritime

Informelle: les ports et l'Union des Armateurs belges

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Base de données DG Transport maritime

"De Vlaamse havens: feiten, statistieken en indicatoren"

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires - (v5) - 02/06/2017 07:19

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ☒ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

Il concerne des règles de financement et la désignation des autorités compétentes

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Les exploitants des navires sous pavillon belge et sous pavillon étranger. 20% PME, 0% micro-entreprise

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Les entreprises paient une taxe pour le financement de l'OFEAN

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires - (v5) - 02/06/2017 07:19

☒ Il y a des impacts négatifs.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?

Oui/non > expliquez

non, la contribution minimale de l'exploitant d'un navire autorisé à battre le pavillon belge s'élève à 25 euros par navire qu'il exploite. La contribution maximale s'élève à 1 500 euros par navire exploité sous pavillon belge.

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ?

Oui/non > expliquez

oui

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

aucune

11. Charges administratives

☐ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☒ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Le but est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de navigation et d'incidents à l'avenir:

1° en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents de navigation et des incidents, afin d'en déterminer les causes;

2° en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives;

3° en veillant à ce qu'il soit vérifié s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et en examinant les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

Avant-projet de loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires - (v5) - 02/06/2017 07:19

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

Il concerne des règles internes belges.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 58.906/4 VAN 2 MAART 2016

Op 4 februari 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Noordzee, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 2 maart 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Christian Behrendt, assessor, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 maart 2016.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

BEVOEGDHEID VAN DE FEDERALE OVERHEID

1. De artikelen 3 tot 6 van het voorliggende voorontwerp strekken ertoe via een wijziging van de wet van 2 juni 2012 “betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen” een nieuwe fiscale regeling op te zetten voor de financiering van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO). Die regeling komt in de plaats van die waarin aanvankelijk was voorzien bij artikel 15 van de wet van 2 juni 2012, dat bij arrest nr. 158/2013 van het Grondwettelijk Hof van 21 november 2013 is vernietigd.

Die ontworpen bepalingen strekken er ook toe de opdrachten van de FOSO formeel te verruimen tot de scheepvaartongevalonderzoeken bedoeld in voorschrift 5.1.6 van het Verdrag

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 58.906/4 DU 2 MARS 2016

Le 4 février 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et à la Santé publique à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 2 mars 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, Christian Behrendt, assesseur, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 2 mars 2016.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

COMPÉTENCE DE L'AUTORITÉ FÉDÉRALE

1. Les articles 3 à 6 de l'avant-projet examiné visent à modifier la loi du 2 juin 2012 “relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation”, afin de mettre en place un nouveau mécanisme fiscal de financement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (en abrégé OFEAN), en lieu et place du mécanisme initialement prévu par l'article 15 de la loi du 2 juin 2012, lequel a été annulé par l'arrêt de la Cour constitutionnelle n°158/2013 du 21 novembre 2013.

Ces dispositions en projet visent également à étendre formellement les missions de l'OFEAN aux enquêtes sur accidents maritimes prévues par la règle 5.1.6 de la Convention du

betreffende maritieme arbeid, dat op 23 februari 2006 is goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie.¹

2. De wet van 2 juni 2012 zet artikel 2 om 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” (hierna richtlijn 2009/18/EG genoemd). De werkingsfeer van die wet wordt in artikel 4 ervan vastgesteld als volgt:

“Art. 4. Deze wet is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

1° waarbij Belgische schepen zijn betrokken; of

2° die zich voordoen in de maritieme zones; of

3° die zich voordoen op de binnenwateren en waarbij schepen zijn betrokken; of

4° die andere aanzienlijke belangen van het Koninkrijk België raken.

Deze wet 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”.

De FOSO treedt dus niet alleen op bij scheepvaartongevallen en incidenten die op de zeewateren plaatsvinden.

3. In dat verband merkt het Grondwettelijk Hof in overweging B.4.4 van zijn arrest nr. 158/2013 het volgende op:

¹ Internationaal verdrag waaraan instemming is verleend bij een wet van 17 augustus 2013, bij decreten van 4 mei 2012 (Vlaamse Gemeenschap en Vlaams Gewest), 25 februari 2013 (Duitstalige Gemeenschap), 4 juli 2013 (Franse Gemeenschap) en 10 juli 2013 (Waals Gewest – twee decreten) en bij een ordonnantie van 26 juli 2013.

travail maritime, adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail ¹.

2. L'article 4 de la loi du 2 juin 2012, qui transpose l'article 2 de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 “établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil” (ci-après la directive 2009/18/CE), en définit le champ d'application dans les termes suivants:

“Art. 4. La présente loi s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui:

1° impliquent des navires belges, ou

2° surviennent dans les zones maritimes, ou

3° surviennent dans les eaux intérieures et impliquent des navires, ou

4° mettent en jeu d'autres intérêts importants du Royaume de Belgique.

La présente loi ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement:

1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;

4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;

5° des unités fixes de forage au large”.

L'intervention de l'OFEAN ne concerne donc pas uniquement les accidents de navigations et incidents survenant dans les eaux maritimes.

3. Dans le considérant B.4.4 de son arrêt n° 158/2013, la Cour constitutionnelle observe à cet égard:

¹ Convention internationale à laquelle il a été donné assentiment par une loi du 17 août 2013, par des décrets du 4 mai 2012 (Communauté et Région flamandes), 25 février 2013 (Communauté germanophone), 4 juillet 2013 (Communauté française), et 10 juillet 2013 (Région wallonne – deux décrets), ainsi que par une ordonnance du 26 juillet 2013.

“B.4.4. Uit de draagwijdte van de bestreden wet blijkt dat zij tevens van toepassing is op scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen in havens en op waterwegen, waarvan het beheer tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Doordat de bestreden wet in hoofdzaak de veiligheid van het scheepvaartverkeer betreft, maakt zij evenwel deel uit van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren, ook indien dat verkeer in de havens en op de binnenwateren plaatsvindt.

Zoals het Hof reeds in zijn arrest nr. 2/97 van 16 januari 1997 heeft geoordeeld, hebben de verkeersregels betrekking op het verloop van het scheepvaartverkeer in zijn geheel en zijn zij erop gericht dat verkeer vlot en zonder gevaar voor anderen te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden (B.4.3).²

Het Hof bevestigt die analyse in verband met de eventuele veiligheidsaanbevelingen die de FOSO op basis van haar veiligheidsonderzoek moet formuleren:²

“B.5.3. Ongeacht of de veiligheidsaanbevelingen bindende kracht hebben, hetgeen verder wordt onderzocht (B.14.3), kan worden vastgesteld dat zij de veiligheid van het scheepvaartverkeer betreffen en uit dien hoofde tot de algemene politiebevoegdheid van de federale overheid behoren”.

4. Voor de toepassing van de wet van 2 juni 2012 op de scheepvaartongevallen op de binnenwateren, moet bijgevolg rekening worden gehouden met de bevoegdheidsoverdrachten die tot stand gebracht zijn bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 “met betrekking tot de Zesde Staatshervorming”, en meer in het bijzonder met de overdracht van bevoegdheden betreffende de “regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen” (artikel 6, § 1, X, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen”, ingevoegd bij artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014).

Daar de wet van 2 juni 2012 binnen de bevoegdheid inzake de algemene politie over de scheepvaart valt, zijn de gewesten voortaan ten dele bevoegd voor de toepassing van die wet, namelijk wat betreft de scheepvaartongevallen op de binnenwateren.

De opdrachten die de FOSO zijn verleend met het oog op de omzetting van richtlijn 2009/18/EG en op de tenuitvoerlegging van het internationaal zeerecht ter zake,³ betreffen zowel gebeurtenissen die op de zeewateren plaatsvinden als gebeurtenissen die op de binnenwateren plaatsvinden, terwijl die twee aspecten niet verschillend worden behandeld in de

² Zie de artikelen 3, 24°, a), 9, § 2, en 28 tot 30 van de wet van 2 juni 2012.

³ Zie met name de verschillende internationale teksten waarnaar wordt verwezen in de overwegingen van richtlijn 2009/18/EG.

“B.4.4. Il ressort de la portée de la loi attaquée qu’elle est également applicable aux accidents de navigation et incidents qui se produisent dans les ports et sur les voies hydrauliques dont la gestion relève de la compétence des régions.

Étant donné qu’elle concerne essentiellement la sécurité du trafic maritime, la loi attaquée fait cependant partie des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, qui relèvent de la compétence de l’autorité fédérale, même si ce trafic s’effectue dans les ports ou dans les eaux intérieures.

Comme la Cour l’a déjà jugé dans l’arrêt n° 2/97 du 16 janvier 1997, les règles de circulation ont trait au déroulement du trafic des navires dans son ensemble et visent à organiser la circulation en manière telle qu’elle soit fluide et ne présente aucun risque pour autrui, ainsi qu’à prévenir l’apparition de situations dangereuses (B.4.3).²

La Cour confirme cette analyse à propos des recommandations de sécurité éventuelles que l’OFEAN a pour mission de formuler sur la base de son enquête de sécurité ² dans les termes suivants:

“B.5.3. Que les recommandations de sécurité aient force obligatoire ou non, ce qui sera examiné plus loin (B.14.3), il peut être constaté qu’elles concernent la sécurité du trafic maritime et relèvent à ce titre de la compétence de police générale de l’autorité fédérale”.

4. Pour ce qui concerne l’application de la loi du 2 juin 2012 aux accidents de navigation survenant dans les eaux intérieures, il doit par conséquent être tenu compte des transferts de compétence opérés par la loi spéciale du 6 janvier 2014 “relative à la Sixième Réforme de l’État”, et plus particulièrement de celui relatif aux “règles de police de la navigation sur les voies navigables, à l’exclusion de la réglementation en matière de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population, de transport de matières radioactives et de transport de matières explosives” (article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”, inséré par l’article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014).

La loi du 2 juin 2012 s’inscrivant dans la compétence relative à la police générale de la navigation, elle relève désormais partiellement, pour ce qui concerne son application aux accidents de navigation survenant dans les eaux intérieures, de la compétence des Régions.

Les missions confiées à l’OFEAN, afin d’assurer la transposition de la directive 2009/18/CE, et la mise en œuvre du droit international maritime en la matière ³ concernent tant des événements survenant en eaux maritimes qu’en eaux intérieures, sans que ces deux aspects ne fassent l’objet d’un traitement différencié dans la loi du 2 juin 2012. Cela implique

² Voir les articles 3, 24°, a), 9, § 2, et 28 à 30 de la loi du 2 juin 2012.

³ Voir notamment les différents textes internationaux auxquels se réfèrent les considérants de la directive 2009/18/CE.

wet van 2 juni 2012. Dat brengt mee dat de federale en gewestelijke overheden de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden ter zake voortaan op elkaar moeten afstemmen.

5. In dat opzicht dient bij voorkeur een samenwerkingsakkoord te worden gesloten in de zin van artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. In zo'n samenwerkingsakkoord zou meteen ook de financiering van de FOSO via de havenbesturen kunnen worden geregeld, zoals het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 158/2013 opmerkt. Het derde lid van overweging B.17.7 van dat arrest luidt als volgt:

“Indien de wetgever de bijdragen via de havenbesturen wenst te innen, is de normale gang van zaken in de Belgische coöperatieve Federale Staatsstructuur dat daarover met het betrokken gewest een samenwerkingsakkoord wordt gesloten en niet dat hij die inning eenzijdig op de havenbesturen afwentelt door hen als belastingplichtigen aan te wijzen”.

In dat verband moet worden opgemerkt dat terwijl het ontworpen artikel 15, § 5, derde lid, van de wet van 2 juni 2012 (artikel 5 van het voorliggende voorontwerp) door het gebruik van de woorden “kan de minister (...) sluiten” stelt dat samenwerkingsakkoorden “met het bestuur van de betrokken havens” facultatief zijn, in de memorie van toelichting wordt verklaard dat het inschakelen van de havenbesturen noodzakelijk is om die fiscale financieringsregeling te kunnen invoeren. Punt 3, C, iii, tweede lid, van die memorie luidt immers als volgt:

“Het voorliggende wetsontwerp voorziet evenwel in een bepaling die de Koning machtigt om een samenwerkingsakkoord te sluiten met de verschillende havens met het oog op de inning van de bijdrage. Het is immers nog steeds niet economisch verantwoord om een volledig eigen systeem van inning op te stellen. Er zijn per jaar ongeveer 25 000 bijdrageplichtige aanlopen in een Belgische haven. Als er voor elk van deze aanlopen een afzonderlijke aanslag moet verstuurd worden, dan is het noodzakelijk dat de FOSO een administratieve ondersteuning krijgt van 4 VTE die enkel belast zijn met de afhandeling van de bijdrage. De meerkost voor een dergelijke werkwijze is hoger dan de werkmiddelen van de FOSO”.⁵

⁴ Dat is fout geformuleerd. De afdeling Wetgeving herinnert eraan dat wanneer het gaat om federale en gewestelijke aangelegenheden een samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” moet worden gesloten tussen de federale overheid en de betrokken gewesten. Overeenkomstig artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 kan een samenwerkingsakkoord dat de Staat of de gewesten financieel zou kunnen bezwaren alleen uitwerking hebben wanneer het de instemming van de betrokken wetgevende machten heeft verkregen.

⁵ De steller van het ontwerp lijkt eraan voorbij te gaan dat die meerkosten, die voor het federale overheidsbestuur buitensporig zouden zijn aangezien het gaat om de financiering van een dienst bestaande uit twee ambtenaren (in de beoogde samenstelling) of uit vijf ambtenaren (in de huidige samenstelling), ook voor de betrokken havenbesturen buitensporig kunnen zijn.

que les autorités fédérales et régionales doivent désormais exercer, en la matière, leurs compétences respectives de manière coordonnée.

5. La conclusion d'un accord de coopération, au sens de l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980, doit, à cet égard, être privilégiée. Cette solution permettrait également d'organiser la participation des administrations portuaires au mécanisme de financement de l'OFEAN, comme le relève la Cour constitutionnelle dans son arrêt n°158/2013, dont l'alinéa 3 du considérant B.17.7 énonce:

“Si le législateur souhaite percevoir les contributions par l'intermédiaire des administrations portuaires, il est normal, dans le fédéralisme coopératif belge, qu'il soit conclu à ce sujet un accord de coopération avec la région concernée, au lieu de répercuter cette perception unilatéralement sur les administrations portuaires en les désignant comme redevables”.

À cet égard, il doit être noté que si l'article 15, § 5, alinéa 3, en projet, de la loi du 2 juin 2012 (article 5 de l'avant-projet examiné), présente la conclusion d'accords de coopération “avec l'administration des ports concernés” comme facultative (par l'usage de mots: “le ministre peut conclure”)⁴, l'exposé des motifs explique, au contraire, que l'intervention des administrations portuaires est nécessaire à la mise en place de ce mécanisme fiscal de financement. Son point 3, C, iii, alinéa 2, énonce en effet:

“Le présent projet de loi prévoit toutefois une disposition autorisant le Roi à conclure un accord de coopération avec les différents ports en vue de la perception de la contribution. En effet, la mise sur pied d'un système propre de perception n'est pas rentable. Chaque année, un port belge recense environ 25 000 escales soumises à l'obligation de contribution. Si un avis de paiement doit être envoyé pour chacune de ces escales, le support administratif de l'OFEAN devrait compter 4 ETP chargés exclusivement du traitement des contributions. Le surcoût engendré par une telle procédure excède les moyens de fonctionnement de l'OFEAN”⁵.

⁴ Ces expressions sont incorrectes. La section de législation rappelle qu'un accord de coopération au sens de l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles” doit, lorsqu'il porte sur des matières fédérales et régionales, être conclu entre l'autorité fédérale et les régions concernées. Conformément à l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980, lorsqu'un accord de coopération peut grever financièrement l'État ou les régions, il doit recevoir l'assentiment des pouvoirs législatifs concernés pour pouvoir produire des effets.

⁵ L'auteur du projet ne semble pas considérer que ces surcoûts qui seraient disproportionnés pour l'administration fédérale, s'agissant d'organiser le financement d'un service comprenant deux agents (dans sa configuration envisagée) ou cinq agents (dans sa configuration actuelle), puissent l'être pour les administrations portuaires concernées.

ONDERZOEK VAN DE FISCALE REGELING VOOR DE FINANCIERING VAN DE FOSO

Gelet op het fundamentele karakter van de voorgaande opmerking is er geen reden om de artikelen 3 tot 7 van het voorontwerp verder te onderzoeken. Toch kan alvast worden opgemerkt dat de specifieke fiscale regeling voor de financiering van de FOSO, die in artikel 5 van het voorontwerp wordt vastgesteld, aan ernstige kritiek blootstaat.

De exploitanten van schepen, en in het bijzonder de exploitanten van vreemde schepen, kunnen immers onmogelijk aan de hand van de regels voor de berekening van die nieuwe belasting een schatting maken van het bedrag van die belasting. Wat de exploitanten van vreemde schepen betreft, moet meer bepaald het volgende worden opgemerkt:

— het bedrag van de bijdrage waarin het ontworpen artikel 15, § 3, voorziet, is nul zodra de bijdrage van de exploitanten van Belgische schepen, bepaald in artikel 15, § 2, in totaal 235 000 euro bedraagt;

— het bedrag van hun bijdrage hangt af van het aantal aanlopen van vreemde schepen en dus van het percentage vreemde schepen die de zes betrokken Belgische havens aandoen;

— het maximumbedrag van hun bijdrage hangt af van het aantal jaarlijkse aanlopen dat nodig is opdat het bevoegde gewest een “pilot exemption certificate” kan verlenen, een aantal dat kan variëren naargelang van het gewest, de haven en het scheepstype, of dat mogelijk zelfs niet door de gewesten is vastgesteld;

— het bedrag van de bijdrage waarin het ontworpen artikel 15/1, § 2, voorziet, hangt bovendien af van de kostprijs van de externe deskundigen waarop de FOSO een beroep beslist te doen tijdens de referentieperiode, van de vraag of het schip of de schepen, betrokken bij het ongeval waarbij die externe deskundigen worden ingeschakeld, al dan niet allemaal onder vreemde vlag varen, en van de vraag of de Belgische havens van vertrek of aankomst van die schepen dezelfde zijn als die van het vreemde schip waarvoor de bijdrage wordt berekend (dat alles is *mutatis mutandis* evenzeer onduidelijk voor de schepen onder Belgische vlag, waarvoor de bijdrage geldt die in artikel 15/1, § 1, van het voorontwerp wordt bepaald).

Gelet op die talrijke onduidelijkheden, rijzen ernstige vragen bij die financieringsregeling, die onder het begrip “omslagbelasting” valt, ten aanzien van het legaliteitsvereiste en het vereiste van de voorzienbaarheid van de belasting, die voortvloeien uit de artikelen 170 en 172 van de Grondwet, en ten aanzien van het beginsel van gelijkheid voor de belastingen.⁶

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

EXAMEN DU MÉCANISME FISCAL DE FINANCEMENT DE L'OFEAN

Eu égard au caractère fondamental de l'observation qui précède, il n'y a pas lieu de poursuivre plus avant l'examen des articles 3 à 7 de l'avant-projet. Il peut cependant être d'ores et déjà observé que le mécanisme fiscal spécifique de financement de l'OFEAN défini à l'article 5 de l'avant-projet, s'expose à de sérieuses critiques.

En effet, les modalités de calcul de ce nouvel impôt ne permettent nullement aux exploitants de navire, et singulièrement aux exploitants de navires étrangers, de pouvoir en estimer le montant. Pour ces derniers, il doit notamment être relevé que:

— le montant de la contribution prévue à l'article 15, § 3, en projet, peut être nul, si la contribution des exploitants de navires belges, prévue à l'article 15, § 2, atteint la somme de 235 000 euros;

— le montant de leur contribution dépend du nombre d'escales de navires étrangers et donc de la proportion de navires étrangers faisant escale dans les six ports belges concernés;

— le montant maximum de leur contribution dépend du nombre d'escales annuelles nécessaires pour l'octroi d'un “pilot exemption certificate” à délivrer par la région compétente, nombre d'escales qui peut varier selon les régions, les ports, les types de navires, ou même ne pas être fixé par les régions;

— le montant de la contribution prévue à l'article 15/1, § 2, en projet, dépend en outre du coût des experts externes auxquels l'OFEAN décide de faire appel durant la période de référence, du fait que le ou les navires impliqués dans l'accident sur lequel interviennent ces experts externes soient tous ou en partie des navires sous pavillon étranger, ainsi que du fait que les ports belges de départ ou d'arrivée de ces navires soient les mêmes que ceux du navire étranger pour lequel la contribution est calculée (ces éléments d'incertitude valant également, *mutatis mutandis*, pour les navires sous pavillon belge, soumis à la contribution prévue à l'article 15/1, § 1^{er}, de l'avant-projet).

Eu égard à ces nombreuses incertitudes, ce mécanisme de financement, qui relève de la notion d'impôt de répartition, pose sérieusement question au regard des exigences de légalité et de prévisibilité de l'impôt qui résultent des articles 170 et 172 de la Constitution, ainsi qu'au regard du principe d'égalité devant l'impôt⁶.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

⁶ Zie GwH 21 november 2013, nr. 158/2013, B.17.7, tweede lid.

⁶ Voir C.C., 21 novembre 2013, n° 158/2013, B.17.7, alinéa 2.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Werk, de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Financiën, de minister van Defensie, de minister van Begroting en de Staatssecretaris voor Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Werk, de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Financiën, de minister van Defensie, de minister van Begroting en de Staatssecretaris voor Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 25 van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 1° de woorden “, personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, de door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aangeduide personeelsleden van een waterwegbeheerder of haven, het ADCC” ingevoegd tussen de woorden “federale politie” en “en de havenkapiteins”;

2° paragraaf 1 wordt aangevuld met een bepaling onder 3°, luidende:

“3° de door de Koning aangewezen met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren voor wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten.”;

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de l'Emploi, du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, du ministre des Finances, du ministre de la Défense, de la ministre du Budget et du Secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Emploi, le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, le ministre des Finances, le ministre de la Défense, la ministre du Budget et le Secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 25 de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, au 1°, les mots “, des membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire des voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC” sont insérés entre les mots “la police locale et fédérale” et les mots “et les capitaines de port”;

2° le paragraphe 1^{er} est complété par un 3° rédigé comme suit:

“3° Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés par le Roi pour ce qui concerne le contrôle à bord de navires et le contrôle des installations portuaires.”;

3° in paragraaf 2, derde lid, paragraaf 3 en paragraaf 4, eerste lid, worden telkens de woorden “en 3°” ingevoegd tussen de woorden “in § 1, 2°” en de woorden “bedoelde ambtenaren”;

4° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

“§ 5. De in paragraaf 1, 3°, bedoelde ambtenaren rapporteren aan de voorzitter van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.”.

Art. 3

In artikel 3 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 6° worden de woorden “de havens van de kust en de Beneden-Zeeschelde, de haven van Gent, het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, de havens gelegen aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge;” vervangen door de woorden “en de havens van de kust”;

2° in de bepaling onder 29° wordt het woord “Belgische” opgeheven;

3° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 30° tot 33°, luidende:

“30° schip onder vreemde vlag: een schip dat geen Belgisch schip is;

31° bestuur van een haven: de publiekrechtelijke rechtspersoon die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de haven;

32° Schip/haven-raakvlak: de interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij de acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;

33° MLC: het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.”.

3° dans le paragraphe 2, alinéa 3, le paragraphe 3 et le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, les mots “et 3°” sont systématiquement insérés après les mots “au § 1^{er}, 2°”;

4° l'article est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit:

“§ 5. Les agents visés au paragraphe 1^{er}, 3°, rendent compte au président de l'autorité nationale de sûreté maritime.”.

Art. 3

À l'article 3 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 6°, les mots “les ports du littoral et de l'Escaut maritime inférieur, le port de Gand, la partie belge du canal de Terneuzen à Gand, les ports situés sur la partie belge du canal de Terneuzen à Gand dont les limites sont fixées par le Roi et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges” sont remplacés par les mots “et les ports du littoral”;

2° au 29°, le mot “belges” est abrogé;

3° l'article est complété par les 30° à 33°, rédigés comme suit:

“30° navire sous pavillon étranger: un navire qui n'est pas un navire belge;

31° administration d'un port: la personne de droit public chargée de la gestion et de l'exploitation du port;

32° activité d'interface navire/port: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;

33° MLC: la convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.”.

Art. 4

In artikel 4, eerste lid, van dezelfde wet wordt de bepaling onder 3° opgeheven.

Art. 5

Artikel 8, § 2, van dezelfde wet, wordt opgeheven.

Art. 6

In dezelfde wet wordt een artikel 14/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 14/1. Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 9, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie MLC van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van MLC.”.

Art. 7

In dezelfde wet wordt in de plaats van artikel 15, vernietigd bij arrest nr. 158/2013 van het Grondwettelijk Hof, het als volgt luidende artikel 15 ingevoegd:

“Art. 15. § 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 schepen en door de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen.

§ 2. De bijdrage van de exploitanten van een Belgische schip is elk kalenderjaar verschuldigd.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het Belgisch schip.

De bijdrage van de exploitanten bedraagt 0,013 euro per brutotonnenmaat van het Belgisch schip 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.

Art. 4

Dans l'article 4, alinéa 1^{er}, de la même loi, le 3° est abrogé.

Art. 5

L'article 8, § 2, de la même loi, est abrogé.

Art. 6

Dans la même loi, il est inséré un article 14/1 rédigé comme suit:

“Art. 14/1. Lorsque, conformément à l'article 9, § 1^{er}, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la MLC.”.

Art. 7

Dans la même loi, à la place de l'article 15 annulé par l'arrêt n° 158/2013 de la Cour constitutionnelle, est inséré l'article 15 rédigé comme suit:

“Art. 15. § 1^{er}. Une contribution est due à l'OFEAN en vue de couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement.

La contribution visée à l'alinéa 1^{er} est due par les exploitants de navires belges et par les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.

§ 2. La contribution des exploitants d'un navire belge est due chaque année civile.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire belge.

La contribution des exploitants s'élève à 0,013 euro par jauge brute du navire belge dont ils sont les exploitants au 1^{er} janvier de l'année civile où la contribution annuelle est due.

La contribution annuelle des exploitants, visée à l'alinéa 1^{er}, est arrondie à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Le montant est arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedraagt minimaal 25 euro en maximaal 1 500 euro per Belgisch schip waarvan zij exploitant zijn.

§ 3. De bijdrage van een vreemd schip dat de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoet wordt berekend volgens de volgende formule:

$$(250\,000 - BE)/JA \text{ waarbij}$$

BE = totale bijdrage van exploitanten van Belgische schepen bedoeld in artikel 15, § 2, derde lid.

JA = totaal aantal aanlopen van schepen onder vreemde vlag 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 schip onder vreemde vlag.

§ 4. De bedragen 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 2016.

Het bekomen resultaat voor de bedragen bedoeld in § 2, vijfde lid, en § 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.

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 versturen van de aanslag door de FOSO.

La contribution annuelle des exploitants est de minimum 25 euros et de maximum 1 500 euros par navire belge dont ils sont exploitants.

§ 3. La contribution d'un navire étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge est calculée selon la formule suivante:

$$(250\,000 - BE)/AN \text{ où}$$

BE = contribution totale des exploitants de navires belges visée à l'article 15, § 2, alinéa 3.

AN = nombre total d'escales de navires sous pavillon étranger dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge durant la période du 1^{er} octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours où la contribution est due.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire sous pavillon étranger.

§ 4. Les montants visés au paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et au paragraphe 3 sont indexés annuellement selon la formule suivante:

Montant multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice est l'indice santé applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice de départ est l'indice santé du mois de novembre 2016.

Le résultat obtenu pour les montants visés au § 2, alinéa 5, et § 3, est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphe 2 et au paragraphe 3.

L'OFEAN envoie les avis de perception de la contribution visée à l'alinéa 1^{er} aux redevables de la contribution à partir du 1^{er} octobre de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis par l'OFEAN.

Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in § 3, kan de minister een samenwerkingsovereenkomst sluiten met het bestuur van de betrokken havens.

§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt een als een aanloop in een haven elk schip dat een interactie schip/haven-raakvlak verricht beschouwd.

Het aantal aanlopen per individueel schip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar die nodig zijn voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen “pilot exemption certificate”, ongeacht of het vaartuig loodsplichtig is of niet.

Art. 8

In artikel 21 van dezelfde wet worden de woorden “als de directeur van de FOSO bedoeld in artikel 8, § 2, nodig oordeelt” vervangen door de woorden “als de FOSO nodig acht”.

Art. 9

In dezelfde wet wordt een artikel 34/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 34/1. In afwijking van artikel 15 is voor het kalenderjaar van de inwerkingtreding van dit artikel, slechts dat deel van de bijdrage verschuldigd in verhouding tot het resterende deel van dat kalenderjaar.”.

Art. 10

In rubriek 33/12 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen, ingevoegd bij wet van 2 juni 2012, worden de woorden “De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en met betrekking tot de schepen onder vreemde vlag door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge verschuldigd is” vervangen door de woorden

En vue de la perception des contributions visées au § 3, le ministre peut conclure un accord de coopération avec l’administration des ports concernés.

§ 6. Pour l’application du présent article, tout navire effectuant une activité d’interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.

Le nombre d’escales par navire individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d’escales annuelles qui sont nécessaires pour l’octroi d’un “pilot exemption certificate” à délivrer par la région compétente, que le bâtiment de navigation soit soumis ou non à l’obligation de pilotage.

Art. 8

Dans l’article 21 de la même loi, les mots “que le directeur de l’OFEAN visé à l’article 8, § 2, le juge nécessaire” sont remplacés par les mots “que l’OFEAN le juge nécessaire”.

Art. 9

Dans la même loi, il est inséré un article 34/1 rédigé comme suit:

“Art. 34/1. Par dérogation à l’article 15, il n’est dû pour l’année civile de l’entrée en vigueur de cet article que la partie de la contribution qui est proportionnelle à la partie restante de cette année civile.”.

Art. 10

À la rubrique 33/12 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, insérée par la loi du 2 juin 2012, les mots “La contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et, en ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, des ports d’Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge,” sont remplacés par les mots “La contribution annuelle à charge des

“De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen verschuldigd is”.

Gegeven te Brussel, 28 juni 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Werk,

Kris PEETERS

De minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

De minister van Defensie,

Steven VANDEPUT

De minister van Begroting,

Sophie WILMÈS

De staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

exploitants des navires belges et des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge”.

Donné à Bruxelles, le 28 juin 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

Le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

Jan JAMBON

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Le ministre de la Défense,

Steven VANDEPUT

La ministre du Budget,

Sophie WILMÈS

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

**BASISTEKST van de wet van 5 februari 2007
betreffende de maritieme beveiliging**

Artikel 25: § 1. Volgende ambtenaren zijn belast met het toezicht op de naleving van verordening (EG) nr. 725/2004, alsook op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten :

1° binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden, de ambtenaren van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de leden van de lokale en federale politie en de havenkapiteins;

2° de door de Koning aangewezen 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 7, § 2 van deze wet.

§ 2. De in § 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 deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Deze processen-verbaal worden onverwijld aan de procureur des Konings overgezonden alsook aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België.

De in § 1, 2° bedoelde 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.

**TEKST AANGEPAST AAN HET
WETSONTWERP**

Artikel 25: § 1. Volgende ambtenaren zijn belast met het toezicht op de naleving van verordening (EG) nr. 725/2004, alsook op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten :

1° binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden, de ambtenaren van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de leden van de lokale en federale politie, **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 aangewezen 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 7, § 2 van deze wet.

3° de door de Koning aangewezen met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren voor wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten.

§ 2. De in § 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 deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Deze processen-verbaal worden onverwijld aan de procureur des Konings overgezonden alsook aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België.

De in § 1, 2° **en 3°** 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 § 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 § 1, 2° bedoelde ambtenaren kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in § 1 :

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar deze wet en haar 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, § 1, en § 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.

§ 3. Indien de in § 1, 2° **en 3°** 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 § 1, 2° **en 3°** bedoelde ambtenaren kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in § 1 :

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar deze wet en haar 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, § 1, en § 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 in paragraaf 1, 3°, bedoelde ambtenaren rapporteren aan de voorzitter van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.

BASISTEKST van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen

Art. 3. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “bevoegde onderzoeksinstantie”: een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte die is aangewezen 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 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht;

3° “IMO”: de Internationale Maritieme Organisatie;

4° “IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*), die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO;

5° “IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de meest actuele versie van de code voor internationale standaarden

TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP

Art. 3. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “bevoegde onderzoeksinstantie”: een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte die is aangewezen 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 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht;

3° “IMO”: de Internationale Maritieme Organisatie;

4° “IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*), die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO;

5° “IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de meest actuele versie van de code voor internationale standaarden

en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*), die is gehecht aan Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité;

6° “Belgische zeewateren”: de territoriale zee, de havens van de kust en de Beneden-Zeeschelde, de haven van Gent, het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, de havens gelegen aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge;

7° “maritieme zones”: de Belgische zeewateren, de exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, en het continentaal plat zoals bepaald 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;

8° “binnenwateren”: de Belgische openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren;

9° “vaartuig”: een schip of een binnenschip;

10° “schip”: elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart

en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*), die is gehecht aan Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité;

6° “Belgische zeewateren”: de territoriale zee **en de havens van de kust**;

7° “maritieme zones”: de Belgische zeewateren, de exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, en het continentaal plat zoals bepaald 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;

8° “binnenwateren”: de Belgische openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren;

9° “vaartuig”: een schip of een binnenschip;

10° “schip”: elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart

uitvoert, of dat ertoe bestemd is;

11° “binnenschip”: elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

12° “ro-ro-veerboot”: een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

13° “hogesnelheidspassagiersvaartuig”: een vaartuig 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 (m³), 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;

14° “scheepvaartongeval”: een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een schip, met zich heeft meegebracht:

a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een schip of in verband daarmee, of

b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het schip of dat in verband staat met deze bewegingen, of

uitvoert, of dat ertoe bestemd is;

11° “binnenschip”: elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

12° “ro-ro-veerboot”: een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

13° “hogesnelheidspassagiersvaartuig”: een vaartuig 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 (m³), 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;

14° “scheepvaartongeval”: een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een schip, met zich heeft meegebracht:

a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een schip of in verband daarmee, of

b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het schip of dat in verband staat met deze bewegingen, of

c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een schip, of

d) materiële schade geleden door een schip, of

e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring, of

f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een schip of die verband houdt met deze exploitatie, of

g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer schepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer schepen;

15° “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 schip aantast, of

b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of

c) een defect waardoor het schip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

16° “zeer ernstig scheepvaartongeval”: een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft:

a) het volledig verlies van het schip, of

c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een schip, of

d) materiële schade geleden door een schip, of

e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring, of

f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een schip of die verband houdt met deze exploitatie, of

g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer schepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer schepen;

15° “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 schip aantast, of

b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of

c) een defect waardoor het schip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

16° “zeer ernstig scheepvaartongeval”: een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft:

a) het volledig verlies van het schip, of

b) het verlies van mensenlevens, of

c) zware vervuiling;

17° “incident”: een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

18° “veiligheidsonderzoek”: een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

19° “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;

20° “ernstige verwondingen”: verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

21° “Staat die een aanzienlijk belang heeft”: een Staat:

a) die de vlaggenstaat is van het schip dat het

b) het verlies van mensenlevens, of

c) zware vervuiling;

17° “incident”: een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

18° “veiligheidsonderzoek”: een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

19° “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;

20° “ernstige verwondingen”: verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

21° “Staat die een aanzienlijk belang heeft”: een Staat:

a) die de vlaggenstaat is van het schip 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 aangedaan door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale wateren 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;

22° “IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee”: de richtsnoeren in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de

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 aangedaan door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale wateren 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;

22° “IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee”: de richtsnoeren in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de

IMO van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006, getiteld: “*IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*”;

23° “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;

24° “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;

25° “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*);

26° “de minister”: de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit;

27° “onderzoeker”: de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden

IMO van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006, getiteld: “*IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*”;

23° “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;

24° “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;

25° “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*);

26° “de minister”: de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit;

27° “onderzoeker”: de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden

van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen bedoeld in artikel 7;

28° “Belgisch schip”: een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

29° “exploitant”: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als rompbevrachter, één of meer Belgische schepen exploiteert.

Art. 4. Deze wet is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

- 1° waarbij Belgische schepen zijn betrokken; of
- 2° die zich voordoen in de maritieme zones; of
- 3° die zich voordoen op de binnenwateren en waarbij schepen zijn betrokken; of
- 4° die andere aanzienlijke belangen van het Koninkrijk België raken.

van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen bedoeld in artikel 7;

28° “Belgisch schip”: een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

29° “exploitant”: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als rompbevrachter, één of meer [...] schepen exploiteert.

30° schip onder vreemde vlag: een schip dat geen Belgisch schip is;

31° bestuur van een haven: de publiekrechtelijke rechtspersoon die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de haven;

32° Schip/haven-raakvlak: de interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij de acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;

33° MLC: het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.

Art. 4. Deze wet is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

- 1° waarbij Belgische schepen zijn betrokken; of
- 2° die zich voordoen in de maritieme zones; of
- [...]
- 4° die andere aanzienlijke belangen van het Koninkrijk België raken.

Deze wet 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. 8. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de organisatie, de samenstelling en de werking van de FOSO en de bekwaamheden van het personeel van de FOSO.

De minister 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.

Deze wet 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. 8. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de organisatie, de samenstelling en de werking van de FOSO en de bekwaamheden van het personeel van de FOSO.

De minister staat in voor de goede werking van de FOSO.

[...]

§ 3. De personeelsleden van de FOSO en de extern aangestelde deskundigen zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun taken.

Art. 14. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), 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 is ontwikkeld. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

Art.15. [...]

§ 3. De personeelsleden van de FOSO en de extern aangestelde deskundigen zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun taken.

Art. 14. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), 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 is ontwikkeld. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

Art. 14/1. Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 9, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie MLC van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van MLC.

Art. 15. § 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 schepen en door de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen.

§ 2. De bijdrage van de exploitanten van een Belgische schip is elk kalenderjaar

verschuldigd.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het Belgisch schip.

De bijdrage van de exploitanten bedraagt 0,013 euro per brutotonnenmaat van het Belgisch schip 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 schip waarvan zij exploitant zijn.

§ 3. De bijdrage van een vreemd schip dat de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoet wordt berekend volgens de volgende formule:

$(250.000 - BE)/JA$ waarbij

BE = totale bijdrage van exploitanten van Belgische schepen bedoeld in artikel 15, § 2, derde lid.

JA = totaal aantal aanlopen van schepen onder vreemde vlag 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 schip onder vreemde vlag.

§ 4. De bedragen 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 2016.

Het bekomen resultaat voor de bedragen bedoeld in §2, vijfde lid, en § 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.

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 versturen van de aanslag door de FOSO.

Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in § 3, kan de Minister een samenwerkingsovereenkomst sluiten met het bestuur van de betrokken havens.

§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt een als een aanloop in een haven elk schip dat een interactie schip/haven-raakvlak verricht beschouwd.

Het aantal aanlopen per individueel schip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar die nodig zijn voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen “pilot exemption certificate”,

Artikel 21. 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 8, § 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, beschadigen, vernietigen, verwijderen, zonder toestemming van de FOSO te verplaatsen of op enige wijze aan het veiligheidsonderzoek door de FOSO te onttrekken.

Art. 34. § 1. Met gevangenisstraf van zes maand tot een jaar en met geldboete van 26 euro tot 3.000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, eenieder die de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden of belemmerd.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim, bedoeld in artikel 8, § 3, wordt gestraft met de

ongeacht of het vaartuig loodsplichtig is of niet.

Artikel 21. 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 FOSO nodig acht**;

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, beschadigen, vernietigen, verwijderen, zonder toestemming van de FOSO te verplaatsen of op enige wijze aan het veiligheidsonderzoek door de FOSO te onttrekken.

Art. 34. § 1. Met gevangenisstraf van zes maand tot een jaar en met geldboete van 26 euro tot 3.000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, eenieder die de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden of belemmerd.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim, bedoeld in artikel 8, § 3, wordt gestraft met de

straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met geldboete van 500 euro tot 30.000 euro of met een van die straffen alleen, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt overeenkomstig artikel 25, § 2.

§ 3. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, daaronder begrepen hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven omschreven in deze wet.

Art. 35. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 17 juni 2011.

TEXTE DE BASE de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime

Article 25. § 1er. Les agents suivants sont chargés du contrôle du respect du règlement (CE-) n° 725/2004 ainsi que du respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution :

1° Dans le cadre de leur mission et compétences spécifiques, les agents des Douanes et Accises du SPF Finances, les membres de la police locale et fédérale et les capitaines de port;

2° Les agents désignés par le Roi et assermentés à cette fin du SPF Mobilité et Transports siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein

straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met geldboete van 500 euro tot 30.000 euro of met een van die straffen alleen, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt overeenkomstig artikel 25, § 2.

§ 3. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, daaronder begrepen hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven omschreven in deze wet.

Art. 34/1. In afwijking van artikel 15 is voor het kalenderjaar van de inwerkingtreding van dit artikel, slechts dat deel van de bijdrage verschuldigd in verhouding tot het resterende deel van dat kalenderjaar.

Art. 35. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 17 juni 2011.

TEXTE DE BASE ADAPTE AU PROJET

Article 25. § 1er. Les agents suivants sont chargés du contrôle du respect du règlement (CE-) n° 725/2004 ainsi que du respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution :

1° Dans le cadre de leur mission et compétences spécifiques, les agents des Douanes et Accises du SPF Finances, les membres de la police locale et fédérale, **des membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire des voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC** et les capitaines de port;

2° Les agents désignés par le Roi et assermentés à cette fin du SPF Mobilité et Transports siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein

des organes visés à l'article 7, § 2 de la présente loi.

§ 2. Les fonctionnaires visés au § 1er constatent par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au règlement (CE) n° 725/2004 ainsi que les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi ainsi qu'au contrevenant ou son représentant légal en Belgique.

Les fonctionnaires visés au § 1er, 2° envoient immédiatement une copie des procès-verbaux à l'autorité nationale de sûreté maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

§ 3. Les fonctionnaires visés au § 1er, 2° informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

§ 4. Les fonctionnaires visés au § 1er, 2° peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au § 1er :

1° à l'exclusion des lieux d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où la présente loi et ses arrêtés d'exécution sont applicables;

Les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge de police compétent;

2° interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice du contrôle;

3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure

des organes visés à l'article 7, § 2 de la présente loi.

3° Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés par le Roi pour ce qui concerne le contrôle à bord de navires et le contrôle des installations portuaires.

§ 2. Les fonctionnaires visés au § 1er constatent par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au règlement (CE) n° 725/2004 ainsi que les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi ainsi qu'au contrevenant ou son représentant légal en Belgique.

Les fonctionnaires visés au § 1er, 2° **et 3°** envoient immédiatement une copie des procès-verbaux à l'autorité nationale de sûreté maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

§ 3. Les fonctionnaires visés au § 1er, 2° **et 3°** informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

§ 4. Les fonctionnaires visés au § 1er, 2° **et 3°** peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au § 1er :

1° à l'exclusion des lieux d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où la présente loi et ses arrêtés d'exécution sont applicables;

Les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge de police compétent;

2° interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice du contrôle;

3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure

prévus à l'article 34, § 1er et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

4° se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livre, registre, document, disque, disquette, bande ou n'importe quel autre support d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé;

5° faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.

TEXTE DE BASE de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation

Art. 3. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1° " organisme d'enquête compétent " : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui est désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;

2° " MIK " : le Carrefour d'information maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci;

prévus à l'article 34, § 1er et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

4° se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livre, registre, document, disque, disquette, bande ou n'importe quel autre support d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé;

5° faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.

§ 5. Les agents visés au paragraphe 1er, 3°, rendent compte au président de l'autorité nationale de sûreté maritime.

TEXTE DE BASE ADAPTE AU PROJET

Art. 3. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1° " organisme d'enquête compétent " : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui est désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;

2° " MIK " : le Carrefour d'information maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci;

3° " OMI " : l'Organisation maritime internationale;

4° " code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer " : le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer de l'OMI (*IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*) annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour;

5° " code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer " : le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*), annexé à la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la Sécurité maritime, tel qu'il a été mis à jour;

6° " eaux maritimes belges " : la mer territoriale, les ports du littoral et de l'Escaut maritime inférieur, le port de Gand, la partie belge du canal de Terneuzen à Gand, les ports situés sur la partie belge du canal de Terneuzen à Gand dont les limites sont fixées par le Roi et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges;

7° " zones maritimes " : les eaux maritimes belges, la zone économique exclusive telle que définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et le plateau continental tel que défini et délimité dans la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

8° " eaux intérieures " : les eaux publiques belges qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne font pas partie des eaux maritimes belges;

3° " OMI " : l'Organisation maritime internationale;

4° " code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer " : le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer de l'OMI (*IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*) annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour;

5° " code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer " : le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*), annexé à la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la Sécurité maritime, tel qu'il a été mis à jour;

6° " eaux maritimes belges " : la mer territoriale et **les ports du littoral** ;

7° " zones maritimes " : les eaux maritimes belges, la zone économique exclusive telle que définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et le plateau continental tel que défini et délimité dans la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

8° " eaux intérieures " : les eaux publiques belges qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne font pas partie des eaux maritimes belges;

9° " bâtiment de navigation " : un navire ou un bateau de navigation intérieure;

10° " navire " : tout bâtiment de navigation faisant en mer le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné;

11° " bateau de navigation intérieure " : tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;

12° " transbordeur roulier " : un navire destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

13° " engin à passagers à grande vitesse " : un bâtiment de navigation destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à $3,7 \sqrt[3]{0,1667}$, " $\sqrt[3]{}$ " étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m^3), à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;

14° " accident de navigation " : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire :

a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, ou

b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire ou en rapport avec ces mouvements, ou

9° " bâtiment de navigation " : un navire ou un bateau de navigation intérieure;

10° " navire " : tout bâtiment de navigation faisant en mer le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné;

11° " bateau de navigation intérieure " : tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;

12° " transbordeur roulier " : un navire destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

13° " engin à passagers à grande vitesse " : un bâtiment de navigation destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à $3,7 \sqrt[3]{0,1667}$, " $\sqrt[3]{}$ " étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m^3), à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;

14° " accident de navigation " : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire :

a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, ou

b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire ou en rapport avec ces mouvements, ou

c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire, ou

d) des dommages matériels subis par un navire, ou

e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage, ou

f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci, ou

g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires et causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires;

15° " accident de navigation grave " : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre événement, a entraîné :

a) des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire, ou

b) une pollution, quelle qu'en soit l'ampleur, ou

c) une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;

16° " accident de navigation très grave " : un accident de navigation ayant entraîné :

a) la perte totale du navire, ou

b) des pertes en vies humaines, ou

c) une pollution grave;

17° " incident " : un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement;

c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire, ou

d) des dommages matériels subis par un navire, ou

e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage, ou

f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci, ou

g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires et causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires;

15° " accident de navigation grave " : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre événement, a entraîné :

a) des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire, ou

b) une pollution, quelle qu'en soit l'ampleur, ou

c) une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;

16° " accident de navigation très grave " : un accident de navigation ayant entraîné :

a) la perte totale du navire, ou

b) des pertes en vies humaines, ou

c) une pollution grave;

17° " incident " : un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement;

18° " enquête de sécurité " : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;

19° " Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité " : l'Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;

20° " blessures graves " : des blessures subies par une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

21° " Etat ayant d'importants intérêts en jeu " : un Etat :

- a) qui est l'Etat du pavillon du navire faisant l'objet de l'enquête, ou
- b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation, ou
- c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international, ou
- d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction, ou
- e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat, ou

18° " enquête de sécurité " : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;

19° " Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité " : l'Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;

20° " blessures graves " : des blessures subies par une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

21° " Etat ayant d'importants intérêts en jeu " : un Etat :

- a) qui est l'Etat du pavillon du navire faisant l'objet de l'enquête, ou
- b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation, ou
- c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international, ou
- d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction, ou
- e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat, ou

f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête, ou

g) visité en dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident de navigation ou un incident en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen;

h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;

22° " Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer " : les Directives annexées à la Résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session des 12-16 juin 2006, intitulées " *IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident* ";

23° " VDR " : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;

24° " recommandation de sécurité " : toute proposition, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle :

a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,

b) par la Commission européenne sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;

25° " base de données EMCIP " : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée " Plate-forme

f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête, ou

g) visité en dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident de navigation ou un incident en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen;

h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;

22° " Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer " : les Directives annexées à la Résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session des 12-16 juin 2006, intitulées " *IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident* ";

23° " VDR " : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;

24° " recommandation de sécurité " : toute proposition, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle :

a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,

b) par la Commission européenne sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;

25° " base de données EMCIP " : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée " Plate-forme

européenne d'informations sur les accidents de mer " (*European Marine Casualty Information Platform - EMCIP*);

26° " le Ministre " : le Ministre qui a la Mobilité maritime dans ses attributions;

27° " enquêteurs " : les membres du personnel de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation visé à l'article 7, chargés de procéder à l'enquête de sécurité;

28° " navire belge " : un navire autorisé à battre pavillon belge;

29° " exploitant " : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire ou bien comme affrèteur à coque nue, un ou plusieurs navires belges.

européenne d'informations sur les accidents de mer " (*European Marine Casualty Information Platform - EMCIP*);

26° " le Ministre " : le Ministre qui a la Mobilité maritime dans ses attributions;

27° " enquêteurs " : les membres du personnel de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation visé à l'article 7, chargés de procéder à l'enquête de sécurité;

28° " navire belge " : un navire autorisé à battre pavillon belge;

29° " exploitant " : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire ou bien comme affrèteur à coque nue, un ou plusieurs navires [...].

30° navire sous pavillon étranger : un navire qui n'est pas un navire belge;

31° administration d'un port : la personne de droit public chargée de la gestion et de l'exploitation du port;

32° activité d'interface navire/port : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;

33° MLC : la convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.

Art. 4. La présente loi s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :

1° impliquent des navires belges, ou

2° surviennent dans les zones maritimes, ou

Art. 4. La présente loi s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :

1° impliquent des navires belges, ou

2° surviennent dans les zones maritimes, ou

3° surviennent dans les eaux intérieures et impliquent des navires, ou

4° mettent en jeu d'autres intérêts importants du Royaume de Belgique.

La présente loi ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement :

1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;

4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;

5° des unités fixes de forage au large.

Art. 8. § 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.

Le ministre veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.

§ 2. L'OFEAN se compose d'au moins un membre du personnel qui est compétent pour diriger l'OFEAN en tant que directeur et effectuer des enquêtes de sécurité.

§ 3. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret

[...]

4° mettent en jeu d'autres intérêts importants du Royaume de Belgique.

La présente loi ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement :

1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;

4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;

5° des unités fixes de forage au large.

Art. 8. § 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.

Le ministre veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.

[...]

§ 3. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret

professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

Art. 14. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'OFEAN suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 2, point e), du Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. Les enquêteurs de l'OFEAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

Art.15. [...]

professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

Art. 14. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'OFEAN suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 2, point e), du Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. Les enquêteurs de l'OFEAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

Art. 14/1. Lorsque, conformément à l'article 9, § 1^{er}, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la MLC.

Art. 15. § 1^{er}. Une contribution est due à l'OFEAN en vue de couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement.

La contribution visée à l'alinéa 1^{er} est due par les exploitants de navires belges et par les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.

§ 2. La contribution des exploitants d'un navire belge est due chaque année civile.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire belge.

La contribution des exploitants s'élève à 0,013 euro par jauge brute du navire belge dont ils sont les exploitants au 1^{er} janvier de l'année civile où la contribution annuelle est due.

La contribution annuelle des exploitants, visée à l'alinéa 1^{er}, est arrondie à l'euro supérieur si

la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Le montant est arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

La contribution annuelle des exploitants est de minimum 25 euros et de maximum 1 500 euros par navire belge dont ils sont exploitants.

§ 3. La contribution d'un navire étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge est calculée selon la formule suivante :

$$(250\,000 - BE)/AN \text{ où}$$

BE = contribution totale des exploitants de navires belges visée à l'article 15, § 2, alinéa 3.

AN = nombre total d'escales de navires sous pavillon étranger dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge durant la période du 1^{er} octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours où la contribution est due.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire sous pavillon étranger.

§ 4. Les montants visés au paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et au paragraphe 3 sont indexés annuellement selon la formule suivante :

Montant multiplié par le nouvel indice
et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice est l'indice santé applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice de départ est l'indice santé du mois de novembre 2016.

Le résultat obtenu pour les montants visés au § 2, alinéa 5, et § 3, est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphe 2 et au paragraphe 3.

L'OFEAN envoie les avis de perception de la contribution visée à l'alinéa 1^{er} aux redevables de la contribution à partir du 1^{er} octobre de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis par l'OFEAN.

En vue de la perception des contributions visées au § 3, le Ministre peut conclure un accord de coopération avec l'administration des ports concernés.

§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.

Le nombre d'escales par navire individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un « pilot exemption certificate » à délivrer par la région compétente, que le bâtiment de navigation soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.

Art. 21. L'OFEAN fixe, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi, les modalités pour :

1° la mise à disposition et la conservation, ou non, par l'OFEAN des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident pour la durée de l'enquête

Art. 21. L'OFEAN fixe, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi, les modalités pour :

1° la mise à disposition et la conservation, ou non, par l'OFEAN des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident pour la durée de l'enquête

de sécurité ou aussi longtemps que le directeur de l'OFEAN visé à l'article 8, § 2, le juge nécessaire;

2° la conservation des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

3° la restitution des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

4° la destruction des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité pour des raisons de sécurité ou de santé publique;

5° la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident en vue d'une enquête complémentaire par l'OFEAN.

Il est interdit de contaminer, d'endommager, de détruire, d'enlever, de déplacer sans l'autorisation de l'OFEAN ou de soustraire de quelque manière que ce soit à l'enquête de sécurité menée par l'OFEAN, les biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident.

Art. 34. § 1er. Sera puni d'un d'emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 26 euros à 3.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura enfreint ou entravé l'application des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Toute violation du secret professionnel, visé à l'article 8, § 3, est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement, la personne qui a révélé l'identité d'une personne qui demande l'anonymat conformément à l'article 25, § 2.

§ 3. Les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article

de sécurité ou aussi longtemps **que l'OFEAN le juge nécessaire** ;

2° la conservation des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

3° la restitution des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

4° la destruction des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité pour des raisons de sécurité ou de santé publique;

5° la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident en vue d'une enquête complémentaire par l'OFEAN.

Il est interdit de contaminer, d'endommager, de détruire, d'enlever, de déplacer sans l'autorisation de l'OFEAN ou de soustraire de quelque manière que ce soit à l'enquête de sécurité menée par l'OFEAN, les biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident.

Art. 34. § 1er. Sera puni d'un d'emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 26 euros à 3.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura enfreint ou entravé l'application des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Toute violation du secret professionnel, visé à l'article 8, § 3, est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement, la personne qui a révélé l'identité d'une personne qui demande l'anonymat conformément à l'article 25, § 2.

§ 3. Les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article

85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 35. La présente loi produit ses effets le 17 juin 2011.

85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 34/1. Par dérogation à l'article 15, il n'est dû pour l'année civile de l'entrée en vigueur de cet article que la partie de la contribution qui est proportionnelle à la partie restante de cette année civile.

Art. 35. La présente loi produit ses effets le 17 juin 2011.