

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 december 2016

WETSONTWERP

**tot instelling van administratieve geldboetes
van toepassing in geval van inbreuken op de
scheepvaartwetten**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	19
Impactanalyse	31
Advies van de Raad van State	45
Wetsontwerp	48
Bijlagen	63

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 décembre 2016

PROJET DE LOI

**instituant des amendes administratives
applicables en cas d'infractions aux lois sur la
navigation**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	19
Analyse d'impact	38
Avis du Conseil d'État	45
Projet de loi	48
Annexes	63

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

5274

De regering heeft dit wetsontwerp op 2 december 2016 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 2 décembre 2016.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 2 december 2016 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 2 décembre 2016.

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 systeem van administratieve vervolging wordt ingevoerd voor inbreuken op de wetten en hun uitvoeringsbesluiten van de plezier-, binnen- en zeevaart.

Er is gekozen voor administratieve vervolging omdat het een middel is om in combinatie met het strafrechtelijke vervolgingsbeleid een effectief, afschrikkend en efficiënt handhavingsbeleid te voeren. Het systeem van administratieve vervolging is wijdverspreid in België. Binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Luchtvaart, vervoer over de weg en het spoor), het sociaal recht, de gemeentelijke administratieve geldboetes etc. wordt het systeem van administratieve vervolging al enige tijd toegepast.

Het gekozen systeem van administratieve vervolging in het voormelde ontwerp van wet steunt op bestaande systemen van administratieve vervolging in het Belgisch recht (het sociale recht, luchtvaart, etc.).

Het algemeen uitgangspunt van het gekozen systeem is dat de administratieve geldboete gaat dienen als alternatief voor de strafrechtelijke geldboete.

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging. Het systeem houdt rekening met de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie en zorgt ervoor dat de rechten van verdediging ten alle tijden worden gehandhaafd.

RÉSUMÉ

Le système de poursuites administratives est introduit pour des infractions aux lois et à leurs arrêtés d'exécution en matière de navigation de plaisance, de navigation intérieure et de navigation maritime.

Il a été opté pour des poursuites administratives car il s'agit là d'un moyen de mener une politique efficace, dissuasive et ciblée qui puisse se combiner à la politique répressive pénale. Le système de poursuites administratives est largement répandu en Belgique. Au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports (transport aérien, routier et ferroviaire), tout comme pour le droit social, les amendes administratives communales, etc, le système de poursuites administratives est déjà appliqué depuis un certain temps.

Le système de poursuites administratives, qui a été choisi dans le projet de loi susmentionnée, repose sur des systèmes de poursuites administratives existant déjà dans le droit belge (droit social, transport aérien, etc.).

L'idée générale du système choisi est de considérer les amendes administratives comme alternative aux amendes pénales.

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives. Le système tient compte des principes d'égalité et de non-discrimination et veille à ce que les droits de la défense soient garantis à tout moment.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Het doel van het ontwerp

Het ontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten beoogt de invoering van administratieve geldboetes voor inbreuken op de scheepvaartwetten.

2. De reden van invoering

Het systeem van administratieve vervolging wordt ingevoerd voor inbreuken op de wetten en hun uitvoeringsbesluiten van de plezier-, binnen- en zeevaart. Voor wat de binnenvaart betreft blijft de administratieve vervolging beperkt tot de federale bevoegdheden.

Er zijn verscheidene redenen waarom er voor geopteerd is om een systeem van administratieve vervolging binnen de scheepvaart in te voeren:

— Ter ondersteuning van het strafrechtelijke vervolgingsbeleid. Het scheepvaartrecht is een bijzondere materie die een specifieke kennis en ervaring vereist. Het Directoraat-generaal Scheepvaart (DGS) bezit deze ervaring en kennis en is dan ook de aangewezen instantie om over te gaan tot administratieve vervolging binnen de scheepvaart;

— Er zijn daarnaast tal van kleinere inbreuken die in de praktijk geen aanleiding geven tot een strafrechtelijke vervolging, maar wel aanleiding kunnen geven tot een administratieve vervolging (bijvoorbeeld het niet naleven van bepaalde meldingsformaliteiten);

— Op vraag van de internationale partners van België. De Europese Commissie legt steeds meer de nadruk op een effectief, afschrikkend en efficiënt handhavingsbeleid. In verscheidene scheepvaartdossiers heeft de Europese Commissie reeds de opmerking gemaakt dat er voor inbreuken op het scheepvaartrecht een effectief handhavingsbeleid moet worden gevoerd in België. Om een effectiever handhavingsbeleid te voeren en een Europese ingebrekestelling te vermijden die aanleiding kan geven tot hoge geldboetes wordt een algemeen systeem voor administratieve vervolging binnen de scheepvaart ingevoerd;

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Les objectifs du projet

Le projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation vise l'introduction d'amendes administratives pour les infractions aux lois sur la navigation.

2. Motifs de l'introduction

Le système de poursuites administratives est introduit pour des infractions aux lois et à leurs arrêtés d'exécution en matière de navigation de plaisance, de navigation intérieure et de navigation maritime. En ce qui concerne la navigation intérieure, les poursuites administratives restent limitées aux compétences fédérales.

Il existe différentes raisons qui ont poussé vers ce choix porté sur l'introduction d'un système de poursuites administratives visant la navigation:

— En soutien à la politique en matière de poursuites pénales. Le droit de la navigation est une matière particulière qui nécessite une connaissance et une expérience spécifiques. La Direction générale Navigation (DGN) possède cette expérience et cette connaissance et elle est donc l'instance désignée pour procéder aux poursuites administratives concernant la navigation;

— À côté de cela, il existe toute une série d'infractions mineures, qui dans la pratique ne justifient pas de poursuites pénales, mais qui peuvent par contre donner lieu à des poursuites administratives (par exemple le non-respect de certaines formalités déclaratives);

— À la demande des partenaires internationaux de la Belgique. La Commission européenne insiste de plus en plus pour que soit menée une politique de répression efficace, dissuasive et efficiente. Dans différents dossiers concernant la navigation, la Commission européenne a déjà fait remarquer que la Belgique doit mener une politique de répression efficace en ce qui concerne les infractions au droit de la navigation. En vue d'améliorer cette politique de répression et d'éviter une mise en demeure de l'Europe, qui pourrait donner lieu à des amendes élevées, un système général de poursuites administratives sera introduit pour la navigation;

— Andere nationale partners (de scheepvaartpolitie, de bevoegde Openbaar Ministeries, etc) zijn vragende partij voor de invoering van een systeem voor administratieve vervolging om de effectiviteit van de handhaving te verhogen.

Er is gekozen voor administratieve vervolging omdat het een middel is om in combinatie met het strafrechtelijke vervolgingsbeleid een effectief, afschrikkend en efficiënt handhavingsbeleid te voeren. Het systeem van administratieve vervolging is wijdverspreid in België. Binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Luchtvaart, vervoer over de weg en het spoor), het sociaal recht, de gemeentelijke administratieve geldboetes etc. wordt het systeem van administratieve vervolging al enige tijd toegepast. Uit *benchmarking* met andere Europese lidstaten is ook gebleken dat het systeem van administratieve vervolging frequent wordt toegepast binnen de Europese scheepvaart. Dit om de snelheid van bestraffing binnen de scheepvaart te verhogen.

3. Statistieken 2015: inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten

In 2015 zijn er statistieken opgevraagd om na te gaan hoeveel inbreuken er op jaarbasis zijn. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën: de pleziervaart, de visserij en de zeevaart.

Voor de pleziervaart zijn er cijfers opgevraagd voor de periode 15/05/15-15/08/2015:

- Mei: 20 inbreuken;
- Juni: 60 inbreuken;
- Juli: 52 inbreuken;
- Augustus: 28 inbreuken.

Op 3 maanden tijd zijn er 160 inbreuken vastgesteld op basis waarvan een proces-verbaal kan worden opgesteld die aanleiding kan geven tot een administratieve geldboete. Van deze 160 inbreuken waren er 128 zware inbreuken, 22 gemiddelde inbreuken en 10 lichte inbreuken. Als zware inbreuk wordt bijvoorbeeld beschouwd het niet hebben van noodzakelijke veiligheidsuitrusting. Als gemiddelde inbreuk wordt bijvoorbeeld beschouwd het niet hebben van de juiste documenten en als lichte inbreuk het niet aan boord hebben van roeispanen.

Er is vastgesteld dat er gemiddeld 53 inbreuken per maand zijn op de pleziervaartwetgeving. Op jaarbasis

— D'autres partenaires nationaux (la police de la navigation, les Ministères publics compétents, etc.) sont demandeurs pour l'introduction d'un système de poursuites administratives visant à augmenter l'efficacité de la politique répressive.

Il a été opté pour des poursuites administratives car, combinées à la politique de poursuites pénales, elles permettent de mener une politique efficace, dissuasive et efficiente. Le système de poursuites administratives est largement répandu en Belgique. Au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports (transport aérien, routier et ferroviaire), en droit social, dans le cadre des amendes administratives communales, etc. le système de poursuites administratives est déjà appliqué depuis un certain temps. Un *benchmarking* avec d'autres États membres de l'Union européenne a également révélé que le système de poursuites administratives est fréquemment appliqué au sein de la navigation européenne. Et ce, afin d'accélérer les poursuites concernant la navigation.

3. Statistiques 2015: infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution

En 2015, des statistiques ont été demandées pour connaître le nombre d'infractions sur une base annuelle. Une distinction a été faite entre trois catégories: la navigation de plaisance, la pêche et la navigation maritime.

Pour la navigation de plaisance, des chiffres ont été demandés pour la période 15/05/15-15/08/2015:

- Mai: 20 infractions
- Juin: 60 infractions
- Juillet: 52 infractions
- Août: 28 infractions

En 3 mois, 160 infractions ont été constatées, sur la base desquelles il a été possible de dresser un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende administrative. Parmi ces 160 infractions, on dénombrait 128 infractions graves, 22 infractions moyennes et 10 infractions légères. Est considérée comme infraction grave, par exemple, l'absence de l'équipement de sécurité requis. Est considérée comme infraction moyenne, par exemple, l'absence de documents tels qu'ils sont requis, tandis que l'absence d'avirons à bord est considérée comme infraction légère.

Il a été constaté qu'en moyenne, 53 infractions à la législation en matière de navigation de plaisance sont

zijn dit een 640tal inbreuken die aanleiding kunnen geven tot administratieve vervolging.

Voor de visserij zijn er op 4 maanden tijd 87 inbreuken vastgesteld op basis waarvan een proces-verbaal kan worden opgesteld die aanleiding kan geven tot een administratieve geldboete. Een zware inbreuk is bijvoorbeeld het varen tegen de algemene verkeerstroom. Een gemiddelde inbreuk: het niet naleven van het document inzake minimum bemanning. Een lichte inbreuk bijvoorbeeld het varen met voldoende bemanning die echter niet de juiste vaarbevoegdheidsbewijzen hebben.

— Inbreuken van bemanningsvoorschriften 01/05/2015-31/08/2015;

- Mei: 21 inbreuken;
- Juni: 15 inbreuken;
- Juli: 24 inbreuken;
- Augustus: 21 inbreuken;

— Inbreuken op het certificaat van deugdelijkheid (veiligheid): twaalfstal op jaarbasis;

— Inbreuken op de internationale aanvaringsregels: tiental op jaarbasis.

Er is vastgesteld dat er gemiddeld 22 inbreuken per maand zijn op de visserijwetgeving. Op jaarbasis zijn dit een 261tal inbreuken die aanleiding kunnen geven tot administratieve vervolging.

De statistieken voor de zeevaart:

— *Port State Control*:

- eerste helft van 2015: 1441 deficiencies
- tweede helft van 2015: 1060 deficiencies

— Ship-Waste: 68 inbreuken

— Zwavel: In 2015 werden geen inbreuken vastgesteld op het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen. Enerzijds is dit te wijten aan de huidige lage brandstofprijzen waardoor de meerkost van de correcte brandkost meevalt. Anderzijds is er nog een geringe pakkans doordat er telkens een staalname dient te gebeuren. De Europese richtlijn 1999/32 legt op dat de sanctie voor dergelijke inbreuken minstens gelijk moet zijn aan

commises par mois. Sur une base annuelle, ce sont environ 640 infractions qui peuvent donner lieu à des poursuites administratives.

Pour ce qui concerne la pêche, 87 infractions ont été constatées en 4 mois, sur la base desquelles il a été possible de dresser un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende administrative. Est considérée comme infraction grave, par exemple, la navigation à contresens par rapport à la direction générale du trafic. Une infraction moyenne: le non-respect du document en matière d'équipage minimum. Une infraction légère, par exemple, est le fait de naviguer avec un équipage certes suffisant en nombre, mais ne disposant pas des bons brevets de navigation.

— Infractions aux prescriptions d'équipage 01/05/2015-31/08/2015:

- Mai: 21 infractions
- Juin: 15 infractions
- Juillet: 24 infractions
- Août: 21 infractions

— Infractions au certificat de navigabilité (sécurité): une douzaine par an:

— Infractions au règlement international pour prévenir les abordages: une dizaine par an.

Il a été constaté qu'en moyenne, 22 infractions à la législation en matière de pêche sont commises par mois. Sur une base annuelle, ce sont environ 261 infractions qui peuvent donner lieu à des poursuites administratives.

Les statistiques en matière de navigation maritime:

— *Port State Control*:

- première moitié de 2015: 1441 insuffisances
- deuxième moitié de 2015: 1060 insuffisances

— Ship-Waste: 68 infractions

— Soufre: en 2015, aucune infraction n'a été constatée quant à la teneur en soufre des combustibles marins. C'est lié à la chute actuelle des prix du carburant, ce qui fait que l'utilisation du combustible correct n'est pas tellement plus chère, cependant le risque d'être pris en cas d'utilisation de combustible non autorisé reste faible puisqu'il faut encore procéder à chaque fois à un échantillonnage. La Directive européenne 1999/32 impose

het economisch voordeel dat werd gerealiseerd door het gebruik van goedkopere brandstof. In 2016 werden er reeds effectieve inbreuken vastgesteld waarvoor er een proces-verbaal werd overgemaakt aan het Openbaar Ministerie. Sinds augustus 2016 beschikt het Belgische Mathematisch Model voor de Noordzee over een sniffertoestel om het zwavelgehalte in de uitlaatgassen te detecteren van schepen die varen in de zeewateren. Hierdoor kunnen er gerichtere controles worden uitgevoerd.

Bovendien is het de bedoeling om nog analysetoestellen aan te kopen voor bunkerolie. Het gaat over de aankoop van in de eigen hand vast te houden analyse-toestellen voor bunkerolie (*hand-held bunkeroil analysis device*). Door het gebruik van deze toestellen kan een onmiddellijke vaststelling van overtredingen op de zwavelrichtlijn worden vastgesteld en daardoor kan dit toestel via het innen van administratieve boetes sneller geld opbrengen vermits het schip op het moment van de vaststelling nog in de haven is

Bij het aantal deficiencies moet er wel de nuance worden aangebracht dat één schip meerdere deficiencies kan opgelopen. Daarenboven gaan niet alle deficiencies aanleiding geven tot het opstellen van een proces-verbaal.

België is lid van de ParisMoU (van bij de start). Binnen dit Memorandum zijn er overeengekomen beleidsdocumenten en praktische instructies.

De gebruikelijke werkwijze is:

— Een inspectie aan boord leidt tot een rapport met een lijst van opmerkingen, acties die moeten genomen worden en deadlines waarbinnen die moeten opgelost worden – zwaardere sancties kunnen opgelegd worden (aanhouden van het schip);

— Afhankelijk van de aard van de openstaande opmerkingen en het risicoprofiel van het schip, wordt het schip snel of minder snel opnieuw geïnspecteerd binnen de ParisMoU regio;

— Bij de eerstvolgende inspectie worden de openstaande opmerkingen afgetoetst.

Binnen de Europese regelgeving zijn de principes van de ParisMoU (een netwerk van de administraties van havenstaatcontrole waar België deel van uitmaakt) mee overgenomen en zijn vervat in de EU richtlijn 2009/16.

que la sanction pour de telles infractions soit au moins égale à l'avantage économique réalisé par l'utilisation d'un combustible moins cher. En 2016, des infractions effectives ont déjà été constatées, pour lesquelles un procès-verbal a été transmis au Ministère public. À partir d'août 2016, le Modèle mathématique belge de la Mer du Nord disposera d'un appareil renifleur permettant de détecter la teneur en soufre des gaz d'échappement des navires naviguant en mer.

En, outre, l'objectif est d'acheter d'autres appareils d'analyse pour les hydrocarbures de soute. Il s'agit de l'achat d'appareils d'analyse pour les hydrocarbures de soute à tenir en main ("*hand-held bunkeroil analysis device*"). L'utilisation de ces appareils permet de constater immédiatement les infractions à la Directive sur la teneur en soufre des carburants et, par conséquent, cet appareil peut engendrer des recettes plus rapidement par la perception d'amendes administratives étant donné que le navire est encore au port au moment de la constatation.

En ce qui concerne le nombre d'insuffisances, il faut apporter la nuance qu'un seul navire peut cumuler plusieurs insuffisances. En outre, chaque insuffisance ne donnera pas lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

La Belgique est membre du MoU de Paris (depuis le début). Ce Mémorandum comporte des documents politiques issus de conventions, ainsi que des instructions pratiques.

La méthode de travail habituelle est la suivante:

— Une inspection à bord fait l'objet d'un rapport avec une liste de remarques, d'actions à accomplir et de délais à respecter pour trouver une solution – des sanctions plus lourdes peuvent être imposées (immobilisation du navire);

— En fonction de la nature de la remarque encore ouverte et du profil de risques du navire, une réinspection de ce dernier peut avoir lieu plus ou moins rapidement au sein de la région du MoU de Paris;

— Dès l'inspection suivante, les remarques encore ouvertes feront l'objet d'un nouveau contrôle.

La réglementation européenne reprend les principes du MoU de Paris (un réseau d'administrations de contrôle de l'État du port, dont fait partie la Belgique), qui sont inclus dans la Directive européenne 2009/16.

Verder voorzien Europese richtlijnen het opleggen van boetes (*penalties*) bij overtredingen. De mogelijkheid tot het opleggen van administratieve boetes kan een nuttig instrument zijn om de veiligheid van de schepen te verhogen binnen het reguliere PSC-systeem.

Voorbeelden:

— MLC:

- niet-uitbetaling van lonen kan een reden zijn tot aanhouding, echter bij de uitbetaling ervan verdwijnt de grond tot aanhouding!, hier kan het opleggen van een boete ontradend werken;
- tekortkomingen uit het verleden (systematische overschrijding van rusturen bvb) die met weinig effect kunnen bestreden worden binnen de reguliere PSC procedures;

— MARPOL:

- In gevallen van pollutie;
- Het niet aanwezig zijn of niet naleven van “change over procedure” (low sulphur);

4. De inhoud van het wetsontwerp

Het gekozen systeem van administratieve vervolging in het voormelde ontwerp van wet steunt op bestaande systemen van administratieve vervolging in het Belgisch recht (het sociale recht, luchtvaart, etc.).

Het algemeen uitgangspunt van het gekozen systeem is dat de administratieve geldboete gaat dienen als alternatief voor de strafrechtelijke geldboete.

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging. Het systeem houdt rekening met de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie en zorgt ervoor dat de rechten van verdediging ten alle tijden worden gehandhaafd.

Procedure:

De procedure start met het opstellen van het proces-verbaal. Het DGS (zijn inspecteurs, etc.) en de scheepvaartpolitie zijn de belangrijkste actoren die processen-verbaal opstellen voor inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten. De ambtenaren van het DGS belast met de uitvoering en

En outre, les Directives européennes prévoient d’infliger des amendes (*“penalties”*) en cas d’infractions. La possibilité d’infliger des amendes administratives peut constituer un instrument utile pour augmenter la sécurité des navires à l’intérieur du système PSC habituel.

Exemples:

— MLC:

- le non-paiement des salaires peut constituer un motif d’immobilisation du navire. Cependant, en cas de paiement, la raison de l’immobilisation disparaît! Ici, le fait d’infliger une amende peut avoir un effet dissuasif;
- des manquements du passé (dépassement systématique des heures de repos par exemple), qui ne peuvent être sanctionnés qu’avec peu d’effet dans le cadre des procédures PSC habituelles;

— MARPOL:

- en cas de pollution;
- l’absence ou le non-respect de la “change over procedure” (low sulphur);

4. Le contenu du projet de loi

Le système de poursuites administratives, qui a été choisi dans le projet de loi susmentionnée, repose sur des systèmes de poursuites administratives existant déjà en droit belge (droit social, transport aérien, etc.).

L’idée générale du système choisi est de considérer les amendes administratives comme alternative aux amendes pénales.

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d’exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives. Le système tient compte des principes d’égalité et de non-discrimination et veille à ce que les droits de la défense soient garantis à tout moment.

Procédure:

La procédure commence par la rédaction du procès-verbal. La DGN (ses inspecteurs, etc.) et la police de la navigation sont les principaux acteurs qui établissent les procès-verbaux pour des infractions aux lois sur la navigation et leurs arrêtés d’exécution. Les fonctionnaires de la DGN chargés de l’exécution et du contrôle

controle op wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de scheepvaart hebben de algemene bevoegdheid om processen-verbaal op te stellen voor inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten. Deze algemene bevoegdheid is geregeld in de artikelen 12 tot en met 16 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie. In andere scheepvaartwetten wordt hun deze controlebevoegdheid ook meermaals specifiek toegekend (zie bijvoorbeeld artikel 27 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen).

De processen-verbaal moeten binnen de 15 dagen worden doorgestuurd naar de verdachte, het bevoegde Openbaar Ministerie en de bevoegde autoriteit voor de administratieve geldboete. De bevoegde autoriteit wordt een aparte dienst binnen het DGS in Brussel om de onpartijdigheid en onafhankelijkheid te bewaren ten opzichte van de opstellers van de processen-verbaal. Dit is een extra waarborg die wordt voorzien dat er een onderscheid is tussen degene die de inbreuk vaststelt en degene die uiteindelijk de administratieve geldboete gaat opleggen.

Na ontvangst van het proces-verbaal heeft het Openbaar Ministerie het eerste initiatiefrecht. Het Openbaar Ministerie beschikt over een termijn van 1 maand om te beslissen of ze al dan niet overgaat tot strafrechtelijke vervolging.

Vanaf dan zijn er verschillende scenario's mogelijk. Als het Openbaar Ministerie overgaat tot strafrechtelijke vervolging of seponering om constitutieve redenen dan is er geen verdere administratieve vervolging mogelijk en kan er geen administratieve geldboete worden opgelegd, rekening houdend met het rechtsbeginsel "*non bis in idem*". Dit beginsel houdt in dat niemand voor een tweede keer mag worden gestraft voor een feit waarvoor hij reeds veroordeeld of vrijgesproken is.

Als het Openbaar Ministerie echter niet seponeert om constitutieve redenen of er is geen kennisgeving van een beslissing binnen de maand dan bestaat er de mogelijkheid om over te gaan tot administratieve vervolging. De beslissing om over te gaan tot administratieve vervolging wordt genomen door de bevoegde autoriteit voor administratieve geldboetes.

Indien er wordt beslist om over te gaan tot administratieve vervolging worden de volgende stappen ondernomen rekening houdend met de rechten van verdediging:

— de kennisgeving van de betrokkene, ten laatste één jaar, te rekenen van de dag waarop het feit werd

des dispositions légales et réglementaires en matière de navigation ont la compétence générale pour la rédaction de procès-verbaux concernant des infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution. Cette compétence générale est régie par les articles 12 à 16 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la Police maritime, de la Police aéronautique et de la Police des chemins de fer dans la Police fédérale. Dans les autres lois sur la navigation, cette compétence de contrôle leur est aussi attribuée plusieurs fois de façon spécifique (voir par exemple l'article 27 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation).

Les procès-verbaux doivent être transmis dans les 15 jours au prévenu, au Ministère public compétent et à l'autorité compétente en matière d'amendes administratives. L'autorité compétente sera un service distinct au sein de la DGN à Bruxelles afin de garantir l'impartialité et l'indépendance par rapport aux auteurs des procès-verbaux. Il s'agit d'une garantie supplémentaire qui est prévue: une distinction est établie entre celui qui constate l'infraction et celui qui, en fin de compte, infligera l'amende administrative.

Après réception du procès-verbal, le Ministère public a le droit d'initiative en premier. Le Ministère public dispose d'un délai d'un mois pour décider de procéder ou non à des poursuites judiciaires.

À partir de là, différents scénarios sont possibles. Si le ministère public procède à des poursuites judiciaires ou décide d'un classement sans suite pour des motifs constitutifs, plus aucune poursuite administrative ne sera possible et donc plus aucune amende ne pourra être infligée, et ce, en vertu du principe de droit "*non bis in idem*". Ce principe veut que personne ne puisse être puni une seconde fois pour des faits pour lesquels il a déjà été condamné ou acquitté.

Si le Ministère public ne décide pas d'un classement sans suite pour des motifs constitutifs ou ne communique aucune décision dans un délai d'un mois, il devient alors possible d'entamer des poursuites administratives. La décision de procéder à des poursuites administratives est prise par l'autorité compétente pour les amendes administratives.

S'il a été décidé de procéder à des poursuites administratives, les étapes suivantes sont entreprises, compte tenu des droits de la défense:

— la convocation de l'intéressé, au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis, par lettre

gepleegd, via aangetekend schrijven met vermelding van de volgende elementen: de feiten, het recht op consultatie, het recht op raadsman, het recht op verweer en het recht om gehoord te worden;

— de betrokkene krijgt een termijn van 30 dagen om zijn verweermiddelen op te sturen;

— niet eerder dan na 30 dagen neemt de bevoegde autoriteit de beslissing tot het al dan niet opleggen van een administratieve geldboete. Deze beslissing moet gemotiveerd zijn, het bedrag van geldboete en mogelijkheid tot beroep vermelden. Bij het bepalen van de geldboete moet aan volgende principes worden voldaan:

- De hoogte van de administratieve geldboetes zijn gelijk aan de minimum en maximum van de strafrechtelijke geldboetes (principe van gelijkheid en non-discriminatie). Dit is omdat de verdachte in beide procedures, de strafrechtelijke en de administratiefrechtelijke, dezelfde sanctie moet kunnen oplopen;

- de principes van verzachtende omstandigheden, herhaling en samenloop zijn van toepassing;

— de kennisgeving van de beslissing zorgt voor het verval van de strafvordering (*non bis in idem*);

— 1 maand na kennisgeving heeft de beslissing uitvoerbare kracht;

— Beroep:

- Termijn: 1 maand;
- Opschortend karakter;
- Rechtbank van eerste aanleg (beschikt over dezelfde mogelijkheden tot individualisering van de geldboete als de bevoegde autoriteit);
- Tegen deze beslissing is enkel Cassatie mogelijk.

Alle termijnen zijn voorgeschreven op straffe van nietigheid van de procedure.

Er zijn ook enkele bijzonderheden:

— Er is een procedure voor gedepenaliseerde feiten. Dit zijn feiten die uit het strafrecht zijn gehaald en enkel openstaan voor administratieve vervolging. De procedure is gelijkaardige met de bovenvermelde procedure maar dan met de uitzondering dat er geen tussenkomst is van het Openbaar Ministerie.

recommandée contenant les éléments suivants: les faits, le droit de consultation, le droit de se faire assister d'un conseil, le droit des moyens de défense et le droit d'être entendu;

— l'intéressé dispose d'un délai de 30 jours pour faire parvenir ses moyens de défense;

— au plus tôt après le délai de 30 jours, l'autorité compétente prend la décision d'infliger ou non une amende administrative. Cette décision doit être motivée et doit indiquer le montant de l'amende et la possibilité d'appel. La détermination des montants de l'amende doit se faire en respectant les principes suivants:

- les montants de l'amende administrative correspondent aux montants minimum et maximum de l'amende pénale (principe d'égalité et de non-discrimination). Ceci afin que le prévenu soit passible de la même sanction dans les deux procédures, la pénale et l'administrative;

- les principes de circonstances atténuantes, de récidive et de concours d'infractions restent d'application;

— la notification de la décision éteint l'action publique (*non bis in idem*);

— la décision, devient exécutoire un mois après sa notification;

— appel:

- délai: 1 mois;
- caractère suspensif;
- Tribunal de première instance (dispose des mêmes possibilités d'individualisation de l'amende que l'autorité compétente);
- Contre cette décision, seule la Cassation est possible.

Tous les délais sont prescrits à peine de nullité de la procédure.

Il y a aussi quelques particularités:

— Il existe une procédure pour des faits dépenalisés. Il s'agit de faits qui ont été dépenalisés et qui ne peuvent plus faire l'objet que de poursuites administratives. La procédure est similaire à celle décrite ci-dessus, sauf qu'il n'y a plus d'intervention de la part du Ministère public.

Binnen de scheepvaart is er momenteel één wet, de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, die enkel voorziet in administratieve vervolging en niet in strafrechtelijke vervolging. Om echter alles te centraliseren wat te maken heeft met administratieve vervolging en ook om uniformiteit te creëren voor administratieve vervolging binnen de scheepvaart is er besloten om de inbreuken op de voormelde wet onder te brengen in het voormelde ontwerp van wet;

— Er is ook de mogelijkheid om bij een ernstig vermoeden van inbreuk een bankgarantie te vragen, afgeleverd door een Belgische bank (maximum geldboete). Dit is vooral een middel om betaling te bekomen wanneer het gaat om een verdachte die in het buitenland verblijft. Bijvoorbeeld een schip dat de buitenlandse vlag voert ligt maar voor een korte periode in de haven. Om de administratieve geldboete efficiënt te kunnen innen is een bankgarantie een zeer nuttig instrument.

— Er kan een Protocolakkoord met Procureurs des Konings worden afgesloten dat kleinere inbreuken direct openstaan voor administratieve vervolging. Deze mogelijkheid wordt voorzien om een goede afstemming met het strafrechtelijk vervolgingsbeleid te bekomen.

Het voormelde ontwerp van wet gaat ook de geldboetes opgenomen in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen aanpassen aan de realiteit. De geldboetes opgenomen in de voormelde wet zijn jaren niet aangepast. De geldboetes worden dan ook verhoogd naar hetzelfde niveau van de geldboetes die mogelijk zijn bij milieudelicten (Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, ect.) rekening houdend met het feit dat de veiligheid van het schip, zijn bemanning en zijn lading eveneens uiterst belangrijk zijn.

Er is daarenboven een selectie gemaakt van wetten waarin de gevangenisstraf niet meer als sanctie kan dienen omdat het niet meer overeenstemt met de hedendaagse realiteit. Het betreft vooral oudere wetten die korte gevangenisstraffen bevatten. Op internationaal niveau is er binnen de scheepvaart de tendens tot de afschaffing van de gevangenisstraf. Het is om deze redenen dat de gevangenisstraffen uit deze wetten kunnen

Au niveau de la navigation, il n'y actuellement qu'une seule loi, la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 qui prévoit uniquement des poursuites administratives, pas de poursuites pénales. Cependant, pour centraliser tout ce qui est en rapport avec les poursuites administrative et pour créer de l'uniformité au niveau de ces poursuites administratives concernant la navigation, il a été décidé de reprendre dans le projet de loi susmentionné toutes les infractions à la loi susmentionnée;

— La possibilité est donnée aussi, lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction, de demander une garantie bancaire, délivrée par une banque belge (amende maximale). Ceci constitue surtout un moyen d'obtenir le paiement dans le cas où un prévenu réside à l'étranger. Par exemple, un navire battant pavillon étranger mouille dans le port pour une courte période. Pour s'assurer efficacement de la perception de l'amende administrative, la garantie bancaire est un instrument très utile.

— Un Protocole d'accord peut être conclu avec les Procureurs du Roi afin que les infractions mineures fassent immédiatement l'objet de poursuites administratives. Cette possibilité est prévue pour arriver à une bonne harmonisation par rapport à la politique des poursuites pénales.

Le projet de loi susmentionné adaptera aussi à la réalité d'aujourd'hui les amendes reprises dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. Les amendes reprises dans la loi susmentionnée n'ont plus été adaptées depuis des années. Les amendes sont donc majorées de la même façon que celles infligées dans le cas de délits environnementaux (loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, etc.), compte tenu du fait que la sécurité du navire, de son équipage et de son chargement est également de la plus haute importance.

En outre, une sélection a été faite de lois où une peine d'emprisonnement ne peut plus être utilisée comme sanction étant donné que cela ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui. Il s'agit principalement de lois anciennes, comportant de courtes peines d'emprisonnement. Au niveau international, la tendance actuelle est à la suppression des peines d'emprisonnement en ce qui concerne la navigation. C'est pour cette raison

worden opgeheven en er uitsluitend een geldboete kan worden opgelegd als sanctie.

In de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren worden de artikelen 6 en 7 opgeheven, wederom om één autoriteit te hebben die bevoegd is voor het opleggen van administratieve geldboetes en om één uniforme procedure te hebben.

Tot slot komt er ook nog een koninklijk besluit betreffende administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten voor het aanduiden van de bevoegde autoriteit en het vastleggen van de regels van uitstel en invordering.

Het advies van de Raad van State werd integraal gevolgd.

5. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 1

Definities

Artikel 2

Artikel 2 bevat de definities. Onder meer de definitie van “scheepvaartwetten”. Deze bevat de opsomming van de relevante wetten met betrekking tot de scheepvaart.

HOOFDSTUK 2

De administratieve geldboete voor feiten die vatbaar zijn voor strafvervolgning

Artikel 3

Artikel 3 stelt dat alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die openstaan voor strafrechtelijke vervolging ook vatbaar zijn voor een administratieve geldboete als aan de voorwaarden van deze wet wordt voldaan.

De Koning krijgt de bevoegdheid voor de aanduiding van de dienst bevoegd voor het opleggen van

que les peines d'emprisonnement de ces lois peuvent être abrogées, avec l'amende pécuniaire comme seule sanction possible.

Dans la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, les articles 6 et 7 sont abrogés, à nouveau pour avoir une seule autorité qui soit compétente pour infliger des amendes et pour arriver à une procédure uniforme.

Enfin, un arrêté royal relatif aux amendes administratives sera d'application en cas d'infraction aux lois sur la navigation pour désigner l'autorité compétente et fixer les règles en matière de sursis et de recouvrement.

L'avis du Conseil d'État a été suivi intégralement.

5. Examen article par article

Article 1^{er}

L'article 1^{er} ne nécessite aucun commentaire.

CHAPITRE 1^{ER}

Définitions

Article 2

L'article 2 contient les définitions. Entre autres la définition de “lois sur la navigation”. On y trouve l'énumération des lois pertinentes pour la navigation.

CHAPITRE 2

les amendes administratives pour les faits passibles de sanctions pénales

Article 3

L'article 3 dispose que toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui sont passibles de poursuites pénales sont aussi passibles d'une amende administrative si les conditions de la présente loi sont remplies.

Le Roi est habilité à désigner le service compétent pour infliger des amendes administratives. Ce sera un

administratieve geldboetes. Dit gaat een dienst binnen het DGS worden in Brussel. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen degene die de inbreuken vaststellen en degene die de geldboete zullen opleggen.

Artikel 4

Artikel 4 bevat een algemene kennisgevingsclausule dat elke bevoegde persoon die een inbreuk vaststelt op de scheepvaarwetten dit moet melden aan de bevoegde autoriteit en het proces-verbaal moet overmaken aan deze dienst.

Artikel 5

Paragraaf 1 stelt dat het Openbaar Ministerie over een termijn van één maand beschikt om de bevoegde autoriteit in te lichten van zijn beslissing om al dan niet over te gaan tot een strafrechtelijke vervolging. Het Openbaar Ministerie behoudt het eerste initiatiefrecht. Als het Openbaar Ministerie overgaat tot strafrechtelijke vervolging of het dossier seponereert om constitutieve reden (moreel of materieel element van het misdrijf ontbreekt) die te maken hebben met het misdrijf dan vervalt de administratieve vordering.

Paragrafen 2 tot en met 4 bevat de procedure wanneer de bevoegde autoriteit kan overgaan tot administratieve vervolging en welke stappen ze moeten respecteren:

— de kennisgeving van de betrokkene, ten laatste één jaar, te rekenen van de dag waarop het feit werd gepleegd, via aangetekend schrijven met vermelding van de volgende elementen: de feiten, het recht op consultatie, het recht op raadsman, het recht op verweer en het recht om gehoord te worden;

— de betrokkene krijgt een termijn van 30 dagen om zijn verweermiddelen op te sturen;

Er wordt over gewaakt dat de rechten van de verdediging te alle tijden worden gerespecteerd.

Artikel 6

Artikel 6 bepaalt dat de bevoegde autoriteit niet eerder dan na 30 dagen de beslissing neemt om al dan niet een administratieve geldboete op te leggen. Dit is in overeenstemming met de termijn die de verdachte heeft om zijn verweermiddelen neer te leggen.

service au sein de la DGN à Bruxelles. Une distinction nette sera faite entre ceux qui constatent les infractions et ceux qui infligent les amendes.

Article 4

L'article 4 comporte une clause applicable à toute personne qui prend connaissance d'une infraction aux lois sur la navigation ou à leurs arrêtés d'exécution et qui sera tenue d'en informer l'autorité compétente et de transmettre le procès-verbal à ce service.

Article 5

Le paragraphe 1^{er} précise que le Ministère public dispose d'un délai d'un mois pour informer l'autorité compétente de sa décision d'entamer ou non des poursuites judiciaires. Le Ministère public garde le premier droit d'initiative. Si le Ministère public procède à des poursuites judiciaires ou classe le dossier sans suite pour des motifs constitutifs (il manque un élément moral ou matériel au délit) en rapport avec le délit, l'action administrative s'éteint.

Les paragraphes 2 à 4 comportent la procédure définissant le moment où l'autorité compétente peut entamer des poursuites administratives et quelles sont les étapes à respecter:

— la convocation de l'intéressé, au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis, par lettre recommandée contenant les éléments suivants: les faits, le droit de consultation, le droit de se faire assister d'un conseil, le droit des moyens de défense et le droit d'être entendu;

— l'intéressé dispose d'un délai de 30 jours pour faire parvenir ses moyens de défense;

Il est veillé à ce que les droits de la défense soient garantis à tout moment.

Article 6

L'article 6 dispose que l'autorité compétente n'est pas habilitée à prendre la décision d'infliger ou non une amende administrative avant le délai de 30 jours. Ceci conformément au délai dont dispose le prévenu pour faire valoir ses moyens de défense.

Deze beslissing moet gemotiveerd zijn, het bedrag van de geldboete en mogelijkheid tot beroep vermelden.

De hoogte van de administratieve geldboetes zijn gelijk aan de minimum en maximum van de strafrechtelijke geldboetes (principe van gelijkheid en non-discriminatie).

De principes van verzachtende omstandigheden, herhaling en samenloop zijn van toepassing.

1 maand na kennisgeving krijgt de beslissing uitvoerbare kracht. Dit is na het verlopen van de termijn van beroep.

De kennisgeving van de beslissing waarbij het bedrag van de administratieve geldboete wordt vastgesteld, doet de strafvordering vervallen. Dit om het principe "*non bis in idem*" te respecteren.

Artikel 7

Artikel 7 stelt dat de minimale en maximale bedragen van de administratieve geldboete overeen komen met de respectievelijke minimale en maximale bedragen van de strafrechtelijke geldboetes en regelt de principes van herhaling, samenloop en verzachtende omstandigheden.

HOOFDSTUK 3

De administratieve geldboete voor gedepenaliseerde inbreuken

Artikel 8

Voor inbreuken opgenomen in de bijlage kan er een administratieve geldboete worden opgelegd. De bedragen per inbreuk worden bepaald in de bijlage. Dit zijn gedepenaliseerde inbreuken die enkel openstaan voor administratieve vervolging en niet voor strafrechtelijke vervolging.

De bedragen worden niet verhoogd met opdecimen aangezien het gaat om gedepenaliseerde inbreuken.

Artikelen 9 tot 12

De procedure opgenomen in de artikelen 9 tot en met 12 bevatten de procedure voor het opleggen van een administratieve geldboete voor gedepenaliseerde

Cette décision doit être motivée et doit indiquer le montant de l'amende et la possibilité d'appel.

Les montants de l'amende administrative correspondent aux montants minimum et maximum de l'amende pénale (principe d'égalité et de non-discrimination).

Les principes de circonstances atténuantes, de récidive et de concours d'infractions restent d'application.

La décision devient exécutoire un mois après sa notification. Ceci, après l'expiration du délai d'appel.

La notification de la décision fixant le montant de l'amende administrative éteint l'action publique. Ceci afin de respecter le principe "*non bis in idem*".

Article 7

L'article 7 dispose que les montants minimum et maximum de l'amende administrative correspondent respectivement aux montants minimum et maximum de l'amende pénale et régit les principes de la récidive, du concours d'infractions et des circonstances atténuantes.

CHAPITRE 3

L'amende administrative pour les infractions dépénalisées

Article 8

Pour les infractions reprises dans l'annexe, il est possible d'infliger une amende administrative. Les montants par infraction sont fixés dans l'annexe. Il s'agit d'amendes dépénalisées qui sont passibles de poursuites administratives, mais pas pénales.

Les montants ne sont pas majorés de décimes additionnels étant donné qu'il s'agit d'infractions dépénalisées.

Articles 9 à 12

Les articles 9 à 12 contiennent la procédure à suivre pour infliger une amende administrative pour des infractions dépénalisées. Cette procédure est complètement

inbreuken. Deze procedure is volledig gelijkend met de hiervoor vermelde procedure (artikelen 4 tot en met 7) met uitzondering dat het Openbaar Ministerie niet meer tussenkomt.

HOOFDSTUK 4

Algemene bepalingen

Artikel 13

De Koning kan nog extra personen aanduiden voor het vaststellen van inbreuken op de scheepvaartwetten. Dit steunt op artikelen 37 en 109 van de Grondwet.

Artikel 14

Artikel 14 bevat de uitzonderingen wanneer er geen administratieve geldboete kan worden opgelegd. Dit is bij minderjarigheid, verval van de strafvordering of twee jaar na de dag waarop de administratieve vervolging is ingesteld. Een minderjarige wordt niet vervolgd aangezien de ouders verantwoordelijk blijven.

Artikel 15

De Koning bepaalt de wijze van inning en invordering. De inning zal gebeuren door de diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Artikel 16

De betrokkene kan beroep aantekenen tegen de beslissing van de bevoegde autoriteit binnen een termijn van één maand vanaf de melding van de beslissing bij de rechtbank van eerste aanleg. Het beroep heeft opschortende werking.

De bepalingen van het gerechtelijke wetboek zijn van toepassing op het beroep bij de rechtbank van eerste aanleg. De rechtbank van Brussel is bevoegd voor de personen die niet in België verblijven wanneer het een inbreuk betreft op de wetgeving inzake de pleziervaart en binnenvaart. Wanneer het gaat over een inbreuk op de wetgeving inzake de zeevaart door personen die niet in België verblijven dan is de rechtbank van Antwerpen bevoegd.

In geval van beroep tegen de beslissing van de bevoegde autoriteit heeft de rechtbank van eerste aanleg

identieke à la procédure reprise ci-dessus (articles 4 à 7), sauf que le Ministère public n'intervient plus.

CHAPITRE 4

Dispositions générales

Article 13

Le Roi est habilité à désigner des personnes supplémentaires pour constater les infractions aux lois sur la navigation. Cette disposition se fonde sur les articles 37 et 109 de la Constitution.

Article 14

L'article 14 contient les exceptions où aucune amende administrative ne peut être infligée: en cas de minorité, d'extinction de l'action publique ou lorsque plus de deux ans se sont écoulés à compter du jour où les poursuites administratives ont été entamées. Un mineur n'est pas poursuivi parce que les parents restent responsables.

Article 15

Le Roi fixe les modalités de perception et de recouvrement. La perception se fera par les services du SPF Mobilité et Transports.

Article 16

L'intéressé peut introduire un recours contre la décision de l'autorité compétente devant le tribunal de première instance dans un délai d'un mois à compter de la notification de cette décision. Le recours a un effet suspensif.

Les dispositions du Code judiciaire s'appliquent au recours devant le tribunal de première instance. Le tribunal de Bruxelles est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique lorsqu'il s'agit d'une infraction à la législation sur la navigation intérieure et de plaisance. Lorsqu'il s'agit d'une infraction à la législation sur la navigation maritime par des personnes qui ne séjournent pas en Belgique, c'est le tribunal d'Anvers qui est compétent.

En cas de recours contre la décision de l'autorité compétente, le tribunal de première instance a les

dezelfde bevoegdheden als de bevoegde autoriteit (principe van gelijkheid en non-discriminatie).

Artikel 17

Artikel 17 stelt dat bij ernstige vermoedens van inbreuken de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein kunnen verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als bankgarantie wordt gegeven ten belope van het maximum van de geldboete voor de inbreuk.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing of de minnelijke schikking, naar gelang het geval, wordt op de bankgarantie verhaald.

Dit mechanisme wordt ingevoerd om de betaling te verkrijgen van geldboetes indien de verdachte in het buitenland verblijft en zal voornamelijk gebruikt worden voor zware inbreuken.

Artikel 18

Er kan een protocolakkoord worden gesloten tussen tussen de bevoegde Procureurs des Konings en de bevoegde autoriteit over de in artikel 3 vermelde inbreuken.

Deze mogelijkheid wordt voorzien om ervoor te zorgen dat het strafrechtelijk- en administratief vervolgingsbeleid op elkaar kan worden afgesteld en dat kleinere inbreuken direct voor administratieve vervolging openstaan.

Artikel 19

Artikel 19 behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 5

Wijzigingsbepalingen

Artikelen 20 en 21

De geldboetes in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen worden aangepast aan de realiteit rekening houdende met de geldboetes die worden opgelegd voor milieu delicten. De geldboetes kunnen liggen tussen de 200 en 1 000 000 euro te verhogen met de opdecimen.

mêmes pouvoirs que l'autorité compétente (principe d'égalité et de non-discrimination).

Article 17

L'article 17 dispose que, lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit donnée une garantie bancaire équivalente au maximum de l'amende pour l'infraction.

L'amende infligée en vertu d'une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou d'une transaction, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.

Ce mécanisme est introduit afin d'obtenir le paiement des amendes lorsque le prévenu séjourne à l'étranger, et sera principalement mis en œuvre pour des infractions graves.

Article 18

En ce qui concerne les infractions visées à l'article 3, un protocole d'accord peut être conclu entre les Procureurs du Roi compétents et l'autorité compétente.

Cette possibilité est prévue afin de veiller à ce que les politiques de répression pénale et administrative soient harmonisées et à ce que les plus petites infractions soient immédiatement passibles de poursuites administratives.

Article 19

L'article 1^{er} ne nécessite aucun commentaire.

CHAPITRE 5

Dispositions modificatives

Articles 20 et 21

Les amendes reprises dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation seront adaptées à la réalité d'aujourd'hui en tenant compte des amendes infligées pour des délits environnementaux. Les amendes pourront se situer entre 200 et 1 000 000 euros, à majorer des décimes additionnels.

Artikel 22

De wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie wordt aangevuld zodat er een proces-verbaal ter waarschuwing kan worden opgesteld.

Artikel 23

De wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 wordt gewijzigd zodat de bevoegde autoriteit van het voormeld ontwerp van wet wordt aangeduid als autoriteit die geldboetes kan opleggen op inbreuken op de voormelde wet. Dit wordt gedaan zodat er voor alle inbreuken op de scheepvaarwetten één autoriteit bevoegd is voor het opleggen van administratieve geldboetes en één uniforme procedure is voor het opleggen van een administratieve geldboete.

HOOFDSTUK 6**Opheffingsbepaling****Artikelen 24 tot 28**

In deze artikelen worden gevangenisstraffen opgeheven rekening houdend met de internationale tendens tot het afschaffen van gevangenisstraffen in de scheepvaart. Het gaat over oude wetten met korte gevangenisstraffen die in de hedendaagse realiteit geen uitvoering vinden. Daarom is er voor geopteerd om enkel te werken met de geldboete.

Artikel 29

In de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren worden de artikelen 6 en 7 opgeheven wederom om één autoriteit te hebben die bevoegd is voor het opleggen van administratieve geldboetes en om één uniforme procedure te hebben.

Article 22

La loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aérienne et de la police des chemins de fer dans la police fédérale est complétée de sorte qu'un procès-verbal comme d'avertissement peut être établi.

Article 23

La loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 est modifiée afin que l'autorité compétente pour le projet de loi susmentionné puisse être désignée en tant qu'autorité pouvant imposer des amendes pour les infractions à la loi susmentionnée. Ceci est fait afin que pour toutes les infractions aux lois sur la navigation, une seule autorité soit compétente pour infliger des amendes administratives et qu'une seule procédure, uniformisée, soit d'application pour infliger une amende administrative.

CHAPITRE 6**Disposition abrogatoire****Articles 24 à 28**

Dans ces articles, les peines d'emprisonnement sont abrogées en vue de s'aligner sur la tendance internationale à abolir les peines d'emprisonnement liées à la navigation. Il s'agit d'anciennes lois concernant de courtes peines dont l'exécution ne trouve plus sa place dans la réalité d'aujourd'hui. C'est pour cette raison qu'il a été opté pour des amendes uniquement.

Article 29

Dans la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, les articles 6 et 7 sont abrogés, à nouveau pour avoir une seule autorité qui soit compétente pour infliger des amendes administratives et pour arriver à une procédure uniforme.

Artikelen 30 tot 32

Dezelfde verklaring als gegeven voor de artikelen 22 tot met 26.

Artikel 33

De artikelen 9 tot en met 16 van de wet van XXXX houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 worden opgeheven zodat de bevoegde autoriteit van het voormeld ontwerp van wet wordt aangeduid als autoriteit die geldboetes kan opleggen op inbreuken op voormelde wet. Dit wordt gedaan zodat er voor alle inbreuken op de scheepvaarwetten één autoriteit bevoegd is voor het opleggen van administratieve geldboetes en één uniforme procedure is voor het opleggen van een administratieve geldboete.

HOOFDSTUK 7

Slotbepaling

Artikel 34

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2017.

De minister van Justitie,

Koen GEENS

*De minister van Sociale Zaken
en volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

Articles 30 à 32

Même explication que celle déjà donnée pour les articles 22 à 26.

Article 33

Les articles 9 à 16 de la loi du XXXX portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 sont abrogés, afin que l'autorité compétente du projet de loi susmentionné puisse être désignée en tant qu'autorité pouvant imposer des amendes pour les infractions à la loi susmentionnée. Ceci est fait afin que pour toutes les infractions aux lois sur la navigation, une seule autorité soit compétente pour infliger des amendes administratives et qu'une seule procédure, uniformisée, soit d'application pour infliger une amende administrative.

CHAPITRE 7

Disposition finale

Article 34

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

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

Maggie DE BLOCK

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

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 instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten****Artikel 1**

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

HOOFDSTUK 1**Definities****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° de scheepvaartwetten, in het bijzonder:

— Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg;

— Wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat;

— Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen;

— Wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972;

— Wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren;

— Wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;

— Wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting;

— Wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij;

— Wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen;

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE 1^{ER}**Définitions****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° les lois sur la navigation, notamment:

— la Loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

— la Loi du 15 mars 1971 concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'État;

— la Loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation;

— la Loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972;

— la Loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie;

— la Loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972;

— la Loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires;

— la Loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge;

— la Loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires;

— Wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk;

— wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen;

— wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

— wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

— wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging;

— wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkings-akkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag;

— wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;

— wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;

— wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet;

— wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water;

— wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I);

— wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

2° de bevoegde autoriteit: de overeenkomstig artikel 3, § 2, eerste lid, aangewezen autoriteit.

— la Loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume;

— la Loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires;

— la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

— la Loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

— la Loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime;

— la Loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention;

— la Loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes;

— la Loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident;

— la Loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution;

— la Loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique;

— la Loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I);

— la Loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE.

2° l'autorité compétente: l'autorité désignée conformément à l'article 3, § 2, alinéa 1^{er}.

HOOFDSTUK 2

De administratieve geldboete voor feiten die vatbaar zijn voor strafvervolgning

Art. 3

§ 1. Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden kan, voor zover de feiten voor strafvervolgning vatbaar zijn, een administratieve geldboete worden opgelegd voor inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten voor wat de federale bevoegdheden betreffen.

De administratieve geldboete wordt toegepast ongeacht andere disciplinaire sancties.

§ 2. De Koning is bevoegd voor de aanduiding, de werking en de samenstelling van de autoriteit bevoegd voor het opleggen van administratieve geldboetes overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid.

De Koning kan de leden van de bevoegde autoriteit aanduiden als officier van de gerechtelijke politie.

De leden van de bevoegde autoriteit kunnen geen inbreuken behandelen die ze zelf hebben vastgesteld.

Art. 4

De scheepvaartpolitie, het Maritiem Informatiekruispunt, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een inbreuk op de scheepvaartwetten of hun uitvoeringsbesluiten brengt de bevoegde autoriteit, binnen een termijn van 14 dagen, daarvan in kennis.

Een exemplaar van het proces-verbaal waar de inbreuk op de scheepvaartwetten of hun uitvoeringsbesluiten is vastgesteld wordt aan de bevoegde autoriteit toegezonden.

Art. 5

§ 1. Het Openbaar Ministerie beschikt over een termijn van één maand, te rekenen van de dag van ontvangst van het proces-verbaal om de bevoegde autoriteit schriftelijk of elektronisch in te lichten:

1° dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, of;

2° dat vervolging werd ingesteld, of;

3° dat er toepassing is gemaakt van de artikelen 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering, of;

4° dat het dossier geseponeerd werd om redenen die verband houden met de constitutieve bestanddelen van de inbreuk, of;

CHAPITRE 2

L'amende administrative pour les faits qui sont passibles de poursuites pénales

Art. 3

§ 1^{er}. Dans les conditions fixées par la présente loi et pour autant que les faits soient passibles de poursuites pénales, une amende administrative peut être infligée pour les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution en ce qui concerne les compétences fédérales.

L'amende administrative est appliquée sans préjudice d'autres sanctions disciplinaires.

§ 2. Le Roi est compétent pour la désignation, le fonctionnement et la composition de l'autorité compétente pour infliger des amendes administratives conformément au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.

Le Roi peut désigner les membres de l'autorité compétente en tant qu'officiers de police judiciaire.

Les membres de l'autorité compétente ne peuvent traiter des infractions qu'ils ont eux-mêmes constatées.

Art. 4

La police de la navigation, le Carrefour d'information maritime, toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'une infraction aux lois sur la navigation ou à leurs arrêtés d'exécution en informe l'autorité compétente dans un délai de 14 jours.

Un exemplaire du procès-verbal constatant l'infraction aux lois sur la navigation ou à leurs arrêtés d'exécution est transmis à l'autorité compétente.

Art. 5

§ 1^{er}. Le Ministère public dispose d'un délai d'un mois à compter du jour de la réception du procès-verbal pour informer l'autorité compétente par écrit ou par voie électronique:

1° qu'une information ou une instruction judiciaire a été ouverte, ou;

2° que des poursuites ont été entamées, ou;

3° qu'il a été fait application des articles 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle, ou;

4° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs liés aux éléments constitutifs de l'infraction, ou;

5° dat het dossier geseponeerd werd om redenen die geen verband houden met de constitutieve bestanddelen van de inbreuk.

Wanneer het openbaar ministerie de inlichting bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° of 4° overmaakt aan de bevoegde autoriteit vervalt de administratieve vordering bedoeld in deze wet.

§ 2. Nadat het Openbaar Ministerie de inlichting, bedoeld in paragraaf 1, 5°, heeft overgemaakt of, bij afwezigheid van deze inlichting, na de termijn bepaald in paragraaf 1, eerste lid, beslist de bevoegde autoriteit om overgaan tot administratieve vervolging of seponering.

Indien de bevoegde autoriteit niet overgaat tot administratieve vervolging geeft ze de reden aan van de beslissingen van seponering.

Indien de bevoegde autoriteit overgaat tot administratieve vervolging roept de bevoegde autoriteit de betrokkene op bij aangetekende brief, ten laatste één jaar, te rekenen van de dag waarop het feit werd gepleegd. De aangetekende brief bevat tenminste volgende inlichtingen:

1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart;

2° de dagen en uren waarop hij het recht heeft om zijn dossier te consulteren;

3° het feit dat hij het recht heeft om zich te laten bijstaan door een raadsman;

4° het feit dat hij de gelegenheid heeft om binnen dertig dagen te rekenen van de eerste werkdag na de oproeping, naar de bevoegde autoriteit een aangetekende brief te sturen met zijn verweermiddelen, en met, in voorkomend geval, de aanvraag te worden gehoord.

§ 3. Indien de bevoegde autoriteit een aanvraag ontvangt, in overeenstemming met paragraaf 2, 4°, beschikt de bevoegde autoriteit, over 45 dagen, volgend op de ontvangst van deze aanvraag, om, bij aangetekende brief, de datum van de hoorzitting aan de betrokkene door te geven.

Deze termijnen zijn voorgeschreven op straffe van nietigheid van het geheel van de procedure van administratieve geldboete.

De betrokkene kan, bij aangetekende brief, gericht aan de bevoegde autoriteit, een enkele maal de verschuiving van de datum van zijn hoorzitting aanvragen met vermelding van de reden van uitstel. De bevoegde autoriteit bepaalt in dit geval, bij aangetekende brief, een nieuwe datum.

Art. 6

§ 1. Niet eerder dan na afloop van de termijn van dertig dagen bedoeld artikel 5, § 2, 4°, en, in voorkomend geval, na de hoorzitting van de betrokkene, neemt de bevoegde autoriteit een beslissing met betrekking tot de feiten waarvoor

5° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs qui ne sont pas liés aux éléments constitutifs de l'infraction.

Lorsque le Ministère public transmet l'information visée à l'alinéa 1^{er}, 1°, 2°, 3° ou 4° à l'autorité compétente, l'action administrative visée dans la présente loi s'éteint.

§ 2. Après que le Ministère public a transmis l'information visée au paragraphe 1^{er}, 5°, ou, en l'absence de cette information, après le délai visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'autorité compétente décide de procéder aux poursuites administratives ou au classement sans suite.

Si l'autorité compétente ne procède pas aux poursuites administratives, elle indique le motif des décisions de classement sans suite.

Si l'autorité compétente procède aux poursuites administratives, elle convoque l'intéressé par lettre recommandée au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis. La lettre recommandée contient au moins les informations suivantes:

1° les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée;

2° les jours et heures auxquels il a le droit de consulter son dossier;

3° le fait qu'il a le droit de se faire assister d'un conseil;

4° le fait qu'il dispose d'un délai de trente jours à compter du premier jour ouvrable suivant la convocation pour envoyer à l'autorité compétente une lettre recommandée contenant ses moyens de défense et, le cas échéant, la demande d'être entendu.

§ 3. Lorsque l'autorité compétente est saisie d'une demande conformément au paragraphe 2, 4°, elle dispose de 45 jours, à dater de la réception de cette demande, pour notifier à l'intéressé, par lettre recommandée, la date de l'audition.

Ces délais sont prescrits à peine de nullité de l'ensemble de la procédure d'amende administrative.

L'intéressé peut, par lettre recommandée adressée à l'autorité compétente, solliciter une seule fois le report de la date de son audition en indiquant le motif du report. L'autorité compétente fixe dans ce cas, par lettre recommandée, une nouvelle date.

Art. 6

§ 1^{er}. Au plus tôt après le délai de trente jours visé à l'article 5, § 2, 4°, et, le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, l'autorité compétente prend une décision concernant les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a

de procedure van administratieve geldboete is opgestart. De bevoegde autoriteit meldt deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief.

De beslissing die een administratieve geldboete oplegt is met redenen omkleed en bevat, op straffe van nietigheid, het bedrag van de administratieve geldboete, alsmede de mogelijkheid tot beroep.

§ 2. In dezelfde beslissing waarin ze een administratieve geldboete oplegt, kan de bevoegde autoriteit geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van die geldboete toekennen. De Koning bepaalt de nadere regels van het uitstel van tenuitvoerlegging.

§ 3. De beslissing heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van één maand, te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving ervan.

De kennisgeving van de beslissing waarbij het bedrag van de administratieve geldboete wordt vastgesteld, doet de strafvordering vervallen.

De betaling van de administratieve geldboete maakt een einde aan de vordering van de bevoegde autoriteit.

Art. 7

De minimale en maximale bedragen van de administratieve geldboete komen overeen met de respectievelijke minimale en maximale bedragen, verhoogd met de opcentiemen, van de strafrechtelijke geldboete, voorzien bij de scheepvaartwetten, die hetzelfde feit sanctioneert. Bij het bepalen van het bedrag van de administratieve geldboete, houdt de bevoegde autoriteit rekening met de ernst van de feiten en eventuele herhaling.

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een beslissing die een administratieve geldboete oplegt, kunnen de bedragen worden verdubbeld.

In geval van samenloop, worden de bedragen van de administratieve geldboeten samengevoegd, zonder dat zij het dubbele van het maximumbedrag van de zwaarste geldboete te boven mogen gaan.

Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden haar minimum zonder minder te bedragen dan 26 euro.

été entamée. L'autorité compétente notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée.

La décision d'infliger une amende administrative est motivée et indique, à peine de nullité, son montant ainsi que la possibilité d'appel.

§ 2. Dans la même décision que celle où elle inflige une amende administrative, l'autorité compétente peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de cette amende. Le Roi détermine les modalités du sursis à l'exécution.

§ 3. La décision a force exécutoire à l'échéance d'un délai d'un mois à compter du jour de sa notification.

La notification de la décision fixant le montant de l'amende administrative éteint l'action publique.

Le paiement de l'amende administrative met fin à l'action de l'autorité compétente.

Art. 7

Les montants minimum et maximum de l'amende administrative correspondent respectivement aux montants minimum et maximum, majorés des centimes additionnels, de l'amende pénale prévue par les lois sur la navigation, qui sanctionne le même fait. Pour la fixation du montant de l'amende administrative, l'autorité compétente tient compte de la gravité des faits et de l'éventuelle récidive.

En cas de récidive dans l'année qui suit une décision d'infliger une amende administrative, les montants peuvent être doublés.

En cas de concours d'infractions, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent excéder le double du montant maximum de l'amende la plus élevée.

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende administrative, le montant de l'amende administrative peut être diminué en dessous de son minimum, sans qu'elle puisse être inférieure à 26 euros.

HOOFDSTUK 3

De administratieve geldboete voor gedepenaliseerde inbreuken

Art. 8

Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden kan een administratieve geldboete worden opgelegd door de bevoegde autoriteit voor de in bijlage opgenomen inbreuken.

De bedragen per inbreuk worden bepaald in de bijlage zonder dat deze minder bedragen dan 100 euro en meer dan 10 000 euro.

Art. 9

De scheepvaartpolitie, het Maritiem Informatiekruispunt, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van inbreuken opgenomen in artikel 8 brengt de bevoegde autoriteit binnen een termijn van 14 dagen daarvan in kennis.

Art. 10

§ 1. Indien de bevoegde autoriteit niet overgaat tot administratieve vervolging geeft ze de reden aan van de beslissingen van seponering.

Indien de bevoegde autoriteit overgaat tot administratieve vervolging roept de bevoegde autoriteit de betrokkene op bij aangetekende brief, ten laatste één jaar, te rekenen van de dag waarop het feit werd gepleegd. De aangetekende brief bevat tenminste volgende inlichtingen:

1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart;

2° de dagen en uren waarop hij het recht heeft om zijn dossier te consulteren;

3° het feit dat hij het recht heeft om zich te laten bijstaan door een raadsman;

4° het feit dat hij de gelegenheid heeft om binnen dertig dagen te rekenen van de eerste werkdag na de oproeping, naar de bevoegde autoriteit een aangetekende brief te sturen met zijn verweermiddelen, en met, in voorkomend geval, de aanvraag te worden gehoord.

§ 2. Indien hij een aanvraag ontvangt, in overeenstemming met paragraaf 1, 4°, beschikt de bevoegde autoriteit, over 45 dagen, volgend op de ontvangst van deze aanvraag, om, bij aangetekende brief, de datum van de hoorzitting aan de betrokkene door te geven.

Deze termijnen zijn voorgeschreven op straffe van nietigheid van het geheel van de procedure van administratieve geldboete.

CHAPITRE 3

L'amende administrative pour les infractions dépenalisées

Art. 8

Dans les conditions fixées dans la présente loi, une amende administrative peut être infligée par l'autorité compétente pour les infractions reprises dans l'annexe.

Les montants par infraction sont fixés dans l'annexe sans qu'ils puissent être inférieurs à 100 euros ni supérieurs à 10 000 euros.

Art. 9

La police de la navigation, le Carrefour d'information maritime, toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'infractions visées à l'article 8 en informe l'autorité compétente dans un délai de 14 jours.

Art. 10

§ 1^{er}. Si l'autorité compétente ne procède pas aux poursuites administratives, elle indique le motif des décisions de classement sans suite.

Si l'autorité compétente procède aux poursuites administratives, elle convoque l'intéressé par lettre recommandée au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis. La lettre recommandée contient au moins les informations suivantes:

1° les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée;

2° les jours et heures auxquels il a le droit de consulter son dossier;

3° le fait qu'il a le droit de se faire assister d'un conseil;

4° le fait qu'il dispose d'un délai de trente jours à compter du premier jour ouvrable suivant la convocation pour envoyer à l'autorité compétente une lettre recommandée contenant ses moyens de défense et, le cas échéant, la demande d'être entendu.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente est saisie d'une demande conformément au paragraphe 1^{er}, 4°, elle dispose de 45 jours, à dater de la réception de cette demande, pour notifier à l'intéressé, par lettre recommandée, la date de l'audition.

Ces délais sont prescrits à peine de nullité de l'ensemble de la procédure d'amende administrative.

De betrokkene kan, bij aangetekende brief, gericht aan de bevoegde autoriteit, een enkele maal de verschuiving van de datum van zijn hoorzitting aanvragen met vermelding van de reden van uitstel. De bevoegde autoriteit, bepaalt in dit geval, bij aangetekende brief, een nieuwe datum.

Art. 11

Niet eerder dan na afloop van de termijn van dertig dagen uit artikel 10, § 1, 4°, en, in voorkomend geval, na de hoorzitting van de betrokkene, neemt de bevoegde autoriteit een beslissing met betrekking tot de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart. De bevoegde autoriteit meldt deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief.

De beslissing die een administratieve geldboete oplegt is met redenen omkleed en bevat, op straffe van nietigheid, het bedrag van de administratieve geldboete, alsmede de mogelijkheid tot beroep.

In dezelfde beslissing waarin ze een administratieve geldboete oplegt, kan de bevoegde autoriteit geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van die geldboete toekennen. De Koning bepaalt de nadere regels van het uitstel van tenuitvoerlegging.

De beslissing heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van één maand, te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving ervan.

De betaling van de administratieve geldboete maakt een einde aan de vordering.

Art. 12

Bij het opleggen van de administratieve geldboete, houdt de bevoegde autoriteit rekening met eventuele herhaling

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een beslissing die een administratieve geldboete oplegt, kunnen de bedragen worden verdubbeld.

In geval van samenloop, worden de bedragen van de administratieve geldboeten samengevoegd, zonder dat zij het dubbele van het maximumbedrag van de zwaarste geldboete te boven mogen gaan.

Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden haar minimum zonder minder te bedragen dan 26 euro.

L'intéressé peut, par lettre recommandée adressée à l'autorité compétente, solliciter une seule fois le report de la date de son audition en indiquant le motif du report. L'autorité compétente fixe dans ce cas, par lettre recommandée, une nouvelle date.

Art. 11

Au plus tôt après le délai de trente jours de l'article 10, § 1^{er}, 4^o, et, le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, l'autorité compétente prend une décision relative aux faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée. L'autorité compétente notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée.

La décision d'infliger une amende administrative est motivée et indique, à peine de nullité, son montant ainsi que la possibilité d'appel.

Dans la même décision que celle où elle inflige une amende administrative, l'autorité compétente peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de cette amende. Le Roi détermine les modalités du sursis à l'exécution.

La décision a force exécutoire à l'échéance d'un délai d'un mois à compter du jour de sa notification.

Le paiement de l'amende administrative met fin à l'action.

Art. 12

Au moment où elle inflige l'amende administrative, l'autorité compétente tient compte de la récidive éventuelle.

En cas de récidive dans l'année qui suit une décision d'infliger une amende administrative, les montants peuvent être doublés.

En cas de concours d'infractions, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent excéder le double du montant maximum de l'amende la plus élevée.

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende administrative, le montant de l'amende administrative peut être diminué en dessous de son minimum, sans qu'elle puisse être inférieure à 26 euros.

HOOFDSTUK 4

Algemene bepalingen

Art. 13

De Koning wijst de ambtenaren en overheidspersonen aan die belast zijn met de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de scheepvaartwetten, hun uitvoeringsbesluiten en de inbreuken opgenomen in de bijlage.

Art. 14

Geen enkele administratieve geldboete kan door de bevoegde autoriteit worden opgelegd:

— indien de strafvordering met betrekking tot dezelfde inbreuk vervallen is, of;

— tegen een persoon die minderjarig was op het moment van de feiten, of;

— meer dan twee jaren na de dag waarop de administratieve vervolging is ingesteld.

Art. 15

De Koning bepaalt de wijze van inning en invordering van de administratieve geldboeten.

Art. 16

De betrokkene die de in artikel 6 of 11 vermelde beslissing betwist, kan op straffe van verval, binnen een termijn van één maand vanaf de kennisgeving van de beslissing, bij wege van een verzoekschrift opschortend beroep aantekenen bij de rechtbank van eerste aanleg.

Tegen de beslissing van de rechtbank van eerste aanleg staat geen hoger beroep open.

Onverminderd de bepalingen in het eerste en het tweede lid, zijn de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing op het beroep bij de rechtbank van eerste aanleg.

De rechtbank van Brussel is bevoegd voor de personen die niet in België verblijven wanneer het gaat om inbreuken op de binnenvaart – en pleziervaartwetgeving.

De rechtbank van Antwerpen is bevoegd voor de personen die niet in België verblijven wanneer het gaat om inbreuken op de zeevaartwetgeving.

In geval van beroep tegen de beslissing van de bevoegde autoriteit heeft de rechtbank van eerste aanleg dezelfde bevoegdheden als de bevoegde autoriteit.

CHAPITRE 4

Dispositions générales

Art. 13

Le Roi désigne les agents et personnes publiques chargés de rechercher et de constater les infractions aux lois sur la navigation, leurs arrêtés d'exécution et les infractions reprises dans l'annexe.

Art. 14

Aucune amende administrative ne peut être infligée par l'autorité compétente:

— lorsque l'action publique relative à la même infraction est éteinte, ou;

— à l'encontre d'une personne qui était mineure au moment des faits, ou;

— plus de deux ans après le jour où les poursuites administratives ont été entamées.

Art. 15

Le Roi fixe les modalités de perception et de recouvrement des amendes administratives.

Art. 16

À peine de forclusion, l'intéressé peut introduire, par voie de requête devant le tribunal de première instance, un recours suspensif contre la décision visée à l'article 6 ou 11, dans un délai d'un mois à compter de la notification de cette décision.

Le tribunal de première instance statue en dernier ressort.

Sans préjudice des dispositions des alinéas 1 et 2, les dispositions du Code judiciaire s'appliquent au recours près le tribunal de première instance.

Le tribunal de Bruxelles est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique lorsqu'il s'agit d'infractions à la législation sur la navigation intérieure et de plaisance.

Le tribunal d'Anvers est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique lorsqu'il s'agit d'infractions à la législation sur la navigation maritime.

En cas de recours contre la décision de l'autorité compétente, le tribunal de première instance a les mêmes pouvoirs que l'autorité compétente.

Art. 17

Bij ernstige vermoedens van inbreuken opgenomen in artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als bankgarantie een som wordt gestort ter grootte van het maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. De bankgarantie moeten worden verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing of de minnelijke schikking, naar gelang het geval, wordt op de bankgarantie verhaald.

Art. 18

Er kan een protocolakkoord worden gesloten tussen de bevoegde procureurs des Konings en de bevoegde autoriteit met betrekking tot de in artikel 3 vermelde inbreuken.

Dit protocolakkoord leeft alle wettelijke bepalingen na die met name betrekking hebben op de procedures voorzien voor de overtreders en kan de rechten van de overtreders niet schenden.

Dit protocolakkoord wordt bekendgemaakt door middel van een bericht in het Nederlands en het Frans in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 19

Artikel 53 tot en met artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op de termijnen bedoeld in deze wet.

HOOFDSTUK 5

Wijzigingsbepalingen

Art. 20

In artikel 19 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “geldboete van 50 tot 5 000 euro” vervangen door de woorden “geldboete van 200 tot 1 000 000 euro”.

Art. 21

In artikel 21 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “geldboeten van 26 tot 300 (euro)” vervangen door de woorden “geldboete van 200 tot 1 000 000 euro”.

Art. 22

Artikel 15 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de

Art. 17

Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit versé à titre de garantie bancaire un montant égal au maximum pour les infractions, majoré des décimes additionnels. La garantie bancaire doit être accordée par une banque établie en Belgique.

L'amende infligée en vertu d'une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou d'une transaction, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.

Art. 18

En ce qui concerne les infractions visées à l'article 3, un protocole d'accord peut être conclu entre le Procureur du Roi compétent et l'autorité compétente.

Ce protocole d'accord respecte l'ensemble des dispositions légales concernant notamment les procédures prévues pour les contrevenants et ne peut violer les droits de ces derniers.

Ce protocole d'accord est communiqué au moyen d'un avis publié en français et en néerlandais au *Moniteur belge*.

Art. 19

L'article 53 jusqu'à l'article 55 du Code judiciaire s'applique aux délais visés dans cette loi.

CHAPITRE 5

Dispositions modificatives

Art. 20

Dans l'article 19 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “amende de 50 à 5 000 euros” sont remplacés par les mots “amende de 200 à 1 000 000 euros”.

Art. 21

Dans l'article 21 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “amende de 26 à 300 (euros)” sont remplacés par les mots “amende de 200 à 1 000 000 euros”.

Art. 22

L'article 15 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de

zeevervaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Voor de toepassing van de termijn bepaald in het zesde lid, vormt het geven van een waarschuwing of van een termijn om zich in regel te stellen, geen vaststelling van de overtreding.”.

Art. 23

In artikel 8 van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “bedoeld in artikel 9” opgeheven;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “de bevoegde overheidsinstantie” vervangen door de woorden “de bevoegde autoriteit aangeduid in de Wet van XXXXX tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten”.

HOOFDSTUK 6

opheffingsbepaling

Art. 24

In artikel 19 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en” opgeheven.

Art. 25

In artikel 21 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “met gevangenisstraf van acht tot drie maand en” opgeheven.

Art. 26

In artikel 25 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “Met gevangenisstraf van een tot zeven dagen en” opgeheven;

2° in het tweede lid worden de woorden “met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en” opgeheven.

Art. 27

In artikel 3 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de

la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale est complété par u alinéa rédigé comme suit:

“Pour l’application du délai défini à l’alinéa 6, le fait de donner un avertissement ou d’accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l’infraction.”.

Art. 23

Dans l’article 8 de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots “visés à l’article 9” sont abrogés;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots “l’autorité publique compétente” sont remplacés par les mots “l’autorité compétente désignée dans la loi du XXXX instituant des amendes administratives applicables en cas d’infractions aux lois sur la navigation”.

CHAPITRE 6

Disposition abrogatoire

Art. 24

Dans l’article 19 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “d’un emprisonnement d’un mois à deux ans et” sont abrogés.

Art. 25

Dans l’article 21 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “d’un emprisonnement de huit jours à trois mois et” sont abrogés.

Art. 26

Dans l’article 25 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’alinéa premier, les mots “d’un emprisonnement de un à sept jours et” sont abrogés;

2° dans l’alinéa 2, les mots “d’un emprisonnement de huit jours à six mois et” sont abrogés.

Art. 27

Dans l’article 3 de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement

internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opge maakt te Londen op 20 oktober 1972 worden de woorden “met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en” opgeheven.

Art. 28

In artikel 5 van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, gewijzigd door de wetten van 29 december 2010 en 8 mei 2014 worden de woorden “met een gevangenisstraf van één maand tot twee jaar en” en de woorden “of met slechts één van beide straffen” opgeheven.

Art. 29

De artikelen 6 en 7 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 december 2010, worden opgeheven.

Art. 30

In artikel 3 van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 worden de woorden “Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en” en de woorden “of met één van die straffen alleen” opgeheven.

Art. 31

In artikel 13 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, gewijzigd door de wet van 8 maart 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht;

1° in paragraaf 1 worden de woorden “Met gevangenisstraf van één maand tot één jaar en” en de woorden “of met één van die straffen alleen” opgeheven;

2° in paragraaf 2 worden de woorden “Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en” en de woorden “of met een van die straffen alleen” opgeheven;

3° in paragraaf 3 worden de woorden “Met gevangenisstraf van één tot zeven dagen en” opgeheven.

Art. 32

In artikel 14, § 3, van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen worden de woorden “Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en” en de woorden “of met een van die straffen alleen worden opgeheven.

international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, les mots “d’un emprisonnement de huit jours à trois mois et” sont abrogés.

Art. 28

Dans l’article 5 de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d’exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l’Institut pour le transport par batellerie, modifié par les loi du 29 décembre 2010 et 8 mai 2014, les mots “d’un emprisonnement d’un mois à deux ans et” et les mots “ou d’une de ces peines seulement” sont abrogés.

Art. 29

Les articles 6 et 7 de la même loi, modifié par la loi du 29 décembre 2010, sont abrogés.

Art. 30

Dans l’article 3 de la Loi du 20 aout 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972 les mots “d’un emprisonnement d’un mois à deux ans et” et les mots “ou d’une de ces peines seulement” sont abrogés.

Art. 31

Dans l’article 13 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, modifié par la loi du 8 mars 2010, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er} les mots “puni d’un emprisonnement d’un mois à un an et” et les mots “ou d’une de ces peines seulement” sont abrogés;

2° dans le paragraphe 2 les mots “puni d’un emprisonnement de huit jours à trois mois et” et les mots “ou d’une de ces peines seulement” sont abrogés;

3° dans le paragraphe 3 les mots “puni d’un emprisonnement d’un à sept jours et” sont abrogés.

Art. 32

Dans l’article 14, § 3, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l’enregistrement des navires les mots “d’un emprisonnement de huit jours à trois mois et” et les mots “ou d’une de ces peines seulement” sont abrogés.

Art. 33

De artikelen 9 tot en met 16 van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 worden opgeheven.

HOOFDSTUK 7

Slotbepaling

Art. 34

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2017.

Art. 33

Les articles 9 jusqu'à 16 de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 sont abrogés.

CHAPITRE 7

Disposition finale

Art. 34

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de
scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Philippe De Backer

Contactpersoon beleidscel

Naam :

E-mail :

Tel. Nr. :

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam :

E-mail :

Tel. Nr. :

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken
op de scheepvaartwetten

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

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

Het systeem van administratieve vervolging wordt ingevoerd voor inbreuken op de wetten en hun uitvoeringsbesluiten van de plezier-, binnen- en zeevaart. Voor wat de binnenvaart betreft blijft de administratieve vervolging beperkt tot de overgebleven federale bevoegdheden.

Er zijn verscheidene redenen waarom er voor geopteerd is om een systeem van administratieve vervolging binnen de scheepvaart in te voeren:

- Ter ondersteuning van het strafrechtelijke vervolgingsbeleid. Het scheepvaartrecht is een bijzondere materie die een specifieke kennis en ervaring vereist. Het Directoraat-generaal Scheepvaart (DGS) bezit deze ervaring en kennis en is dan ook de aangewezen instantie om over te gaan tot administratieve vervolging binnen de scheepvaart;
- Er zijn daarnaast tal van kleinere inbreuken die in de praktijk geen aanleiding geven tot een strafrechtelijke vervolging, maar wel aanleiding kunnen geven tot een administratieve vervolging (bijvoorbeeld het niet naleven van bepaalde meldingsformaliteiten);
- Op vraag van de internationale partners van België. De Europese Commissie legt steeds meer de nadruk op een effectief, afschrikkend en efficiënt handhavingsbeleid. In verscheidene scheepvaardossiers heeft de Europese Commissie reeds de opmerking gemaakt dat er voor inbreuken op het scheepvaartrecht een effectief handhavingsbeleid moet worden gevoerd in België. Om een effectiever handhavingsbeleid te voeren en een Europese ingebrekestelling te vermijden die aanleiding kan geven tot hoge geldboetes wordt algemeen systeem voor administratieve vervolging binnen de scheepvaart ingevoerd;
- Andere nationale partners (de scheepvaartpolitie, de bevoegde Openbaar Ministeries, etc) zijn vragende partij voor de invoering van een systeem voor administratieve vervolging om de effectiviteit van de handhaving te verhogen.

Er is gekozen voor administratieve vervolging omdat het een middel is om in combinatie met het strafrechtelijke vervolgingsbeleid een effectief, afschrikkend en efficiënt handhavingsbeleid te voeren. Het systeem van administratieve vervolging is wijdverspreid in België. Binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Luchtvaart, vervoer over de weg en het spoor), het sociaal recht, de gemeentelijke administratieve geldboetes etc. wordt het systeem van administratieve vervolging al enige tijd toegepast. Uit benchmarking met andere Europese lidstaten is ook gebleken dat het systeem van administratieve vervolging frequent wordt toegepast binnen de Europese scheepvaart. Dit om de snelheid van bestraffing binnen de scheepvaart te verhogen.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewestenregeringen, College van Procureurs-generaal, FOD Justitie

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

1. In 2015 zijn er statistieken opgevraagd om na te gaan hoeveel inbreuken er op jaarbasis zijn. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën: de pleziervaart, de visserij en de zeevaart.

Voor de pleziervaart zijn er cijfers opgevraagd voor de periode 15/05/15-15/08/2015:

? Mei: 20 inbreuken;

? Juni : 60 inbreuken;

? Juli: 52 inbreuken;

? Augustus: 28 inbreuken.

Op 3 maanden tijd zijn er 160 inbreuken vastgesteld op basis waarvan een proces-verbaal kan worden opgesteld die aanleiding kan geven tot een administratieve geldboete. Van deze 160 inbreuken waren er 128 zware inbreuken, 22 gemiddelde inbreuken en 10 lichte inbreuken. Als zware inbreuk wordt bijvoorbeeld beschouwd het niet hebben van noodzakelijke veiligheidsuitrusting. Als gemiddelde inbreuk wordt bijvoorbeeld beschouwd het niet hebben van de juiste documenten en als lichte inbreuk het niet aan boord hebben van roeispanen.

Er is vastgesteld dat er gemiddeld 53 inbreuken per maand zijn op de pleziervaartwetgeving. Op jaarbasis zijn dit een 640tal inbreuken die aanleiding kunnen geven tot administratieve vervolging.

Voor de visserij zijn er op 4 maanden tijd 87 inbreuken vastgesteld op basis waarvan een proces-verbaal kan worden opgesteld die aanleiding kan geven tot een administratieve geldboete. Een zware inbreuk is bijvoorbeeld het varen tegen de algemene verkeerstroom. Een gemiddelde inbreuk: het niet naleven van het document inzake minimum bemanning. Een lichte inbreuk bijvoorbeeld het varen met voldoende bemanning die echter niet de juiste vaarbevoegdheidsbewijzen hebben.

- Inbreuken van bemanningsvoorschriften 01/05/2015-31/08/2015;

? Mei: 21 inbreuken;

? Juni: 15 inbreuken;

? Juli: 24 inbreuken;

? Augustus: 21 inbreuken;

- Inbreuken op het certificaat van deugdelijkheid (veiligheid): twaalfal op jaarbasis;

- Inbreuken op de internationale aanvaringsregels: tiental op jaarbasis.

Er is vastgesteld dat er gemiddeld 22 inbreuken per maand zijn op de visserijwetgeving. Op jaarbasis zijn dit een 261tal inbreuken die aanleiding kunnen geven tot administratieve vervolging.

De statistieken voor de zeevaart:

- Port State Control:

? eerste helft van 2015: 1441 deficiencies;

? tweede helft van 2015: 1060 deficiencies.

- Ship-Waste: 68 inbreuken

- Zwavel: In 2015 werden geen inbreuken vastgesteld op het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen. Enerzijds is dit te wijten aan de huidige lage brandstofprijzen waardoor de meerkost van de correcte brandkost meevalt. Anderzijds is er nog een geringe pakkans doordat er telkens een staalname dient te gebeuren. De Europese richtlijn 1999/32 legt op dat de sanctie voor dergelijke inbreuken minstens gelijk moet zijn aan het economisch voordeel dat werd gerealiseerd door het gebruik van goedkopere brandstof. In 2016 werden er reeds effectieve inbreuken vastgesteld waarvoor er een proces-verbaal werd overgemaakt aan het Openbaar Ministerie. Vanaf augustus 2016 zal het Belgische Mathematisch Model voor de Noordzee beschikken over een snufftoestel om het zwavelgehalte in de uitlaatgas te detecteren van schepen die varen zeewateren.

Bij het aantal deficiencies moet er wel de nuance worden aangebracht dat één schip meerdere deficiencies kan opgelopen. Daarenboven gaat elke deficiencies geen aanleiding geven tot het opstellen van een proces-verbaal.

België is lid van de ParisMoU (van bij de start). Binnen dit Memorandum zijn er overeengekomen beleidsdocumenten en praktische instructies.

De gebruikelijke werkwijze is:

? Een inspectie aan boord leidt tot een rapport met een lijst van opmerkingen, acties die moeten genomen worden en deadlines waarbinnen die moeten opgelost worden – zwaardere sancties kunnen

3/7

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de
scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

opgelegd worden (aanhouden van het schip);

? Afhankelijk van de aard van de openstaande opmerkingen en het risicoprofiel van het schip, wordt het schip snel of minder snel opnieuw geïnspecteerd binnen de ParisMoU regio;

? Bij de eerstvolgende inspectie worden de openstaande opmerkingen afgetoetst.

Binnen de Europese regelgeving zijn de principes van de ParisMoU (een netwerk van de administraties van havenstaatcontrole waar België deel van uitmaakt) mee overgenomen en zijn vervat in de EU richtlijn 2009/16.

Verder voorzien Europese richtlijnen het opleggen van boetes ('penalties') bij overtredingen. De mogelijkheid tot het opleggen van administratieve boetes kan een nuttig instrument zijn om de veiligheid van de schepen te verhogen binnen het reguliere PSC-systeem.

Voorbeelden:

? MLC:

? niet-uitbetaling van lonen kan een reden zijn tot aanhouding, echter bij de uitbetaling ervan verdwijnt de grond tot aanhouding!, hier kan het opleggen van een boete ontradend werken;

? tekortkomingen uit het verleden (systematische overschrijding van rusturen bvb) die met weinig effect kunnen bestreden worden binnen de reguliere PSC procedures;

? MARPOL:

? In gevallen van pollutie;

? Het niet aanwezig zijn of niet naleven van 'change over procedure' (low sulphur);

2. Binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Luchtvaart, vervoer over de weg en het spoor), het sociaal recht, de gemeentelijke administratieve geldboetes etc. wordt het systeem van administratieve vervolging al enige tijd toegepast. Uit benchmarking met andere Europese lidstaten is ook gebleken dat het systeem van administratieve vervolging frequent wordt toegepast binnen de Europese scheepvaart. Dit om de snelheid van bestrafing binnen de scheepvaart te verhogen.

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

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 de invoering van administratieve vervolging. Het systeem houdt rekening met de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie en zorgt ervoor dat de rechten van verdediging ten alle tijden worden gehandhaafd.

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op de arbeidsomstandigheden. Bijvoorbeeld: inbreuken op de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I).

6. Consumptie- en productiepatronen

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op consumptie- en productiefactoren. Bijvoorbeeld: markttoezicht (Koninklijk besluit van 18 mei 2016 inzake uitrusting van zeeschepen en de organisatie van het markttoezicht), het verbod voor het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen, een milieuvriendelijke recycling van schepen bij een erkende Europese recyclingfaciliteit (Koninklijk besluit van 15 februari 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG), etc.

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5/7

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de
scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

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 (

Scheepseigenaars, verladers, etc

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

/

☐ Er is een negatieve impact.

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

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op de veiligheid. Bijvoorbeeld: inbreuken op de wet van 5 juni 1972 de veiligheid van de vaartuigen.

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op de klimaatverandering. Bijvoorbeeld: inbreuken op het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt door binnenschepen en het koninklijk besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen, etc

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

Voorontwerp van wet tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten - (v3) - 27/05/2016 10:32

17. Buiten- en binnenlucht

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op de klimaatverandering. Bijvoorbeeld: inbreuken op het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt door binnenschepen en het koninklijk besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen, etc

18. Biodiversiteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging en die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op de biodiversiteit. Bijvoorbeeld: inbreuken op de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, etc.

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:

/

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Philippe De Backer

Contact cellule stratégique

Nom :

E-mail :

Téléphone :

Administration

SPF Mobilité et Transport

Contact administration

Nom :

E-mail :

Téléphone :

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

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 système de poursuites administratives est introduit pour des infractions aux lois et à leurs arrêtés d'exécution en matière de navigation de plaisance, de navigation intérieure et de navigation maritime. En ce qui concerne la navigation intérieure, les poursuites administratives restent limitées aux compétences fédérales résiduelles.

Il existe différentes raisons qui ont poussé vers ce choix porté sur l'introduction d'un système de poursuites administratives visant la navigation :

- En soutien à la politique en matière de poursuites pénales. Le droit de la navigation est une matière particulière qui nécessite une connaissance et une expérience spécifiques. La Direction générale Navigation (DGN) possède cette expérience et cette connaissance et elle est donc l'instance désignée pour procéder aux poursuites administratives concernant la navigation ;
- À côté de cela, il existe toute une série d'infractions mineures, qui dans la pratique ne justifient pas de poursuites pénales, mais qui peuvent par contre faire l'objet de poursuites administratives (par exemple le non-respect de certaines formalités déclaratives) ;
- À la demande des partenaires internationaux de la Belgique. La Commission européenne insiste de plus en plus pour que soit menée une politique de répression qui soit efficace, dissuasive et ciblée. Dans différents dossiers concernant la navigation, la Commission européenne a déjà fait remarquer que la Belgique doit mettre en place une politique de répression ciblée permettant de lutter contre les infractions au droit de la navigation. En vue d'améliorer cette politique de répression et d'éviter une mise en demeure de l'Europe, qui pourrait donner lieu à des amendes élevées, un système général de poursuites administratives sera introduit pour la navigation ;
- D'autres partenaires nationaux (la police de la navigation, les Ministères publics compétents, etc.) sont demandeurs pour l'introduction d'un système de poursuites administratives visant à augmenter l'efficacité de la politique répressive.

Il a été opté pour des poursuites administratives car il s'agit là d'un moyen de mener une politique efficace, dissuasive et ciblée qui puisse se combiner à la politique répressive pénale. Le système de poursuites administratives est largement répandu en Belgique. Au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports (transport aérien, routier et ferroviaire), tout comme pour le droit social, les amendes administratives communales, etc, le système de poursuites administratives est déjà appliqué depuis un certain temps. Un benchmarking avec d'autres États membres de l'Union européenne a également révélé que le système de poursuites administratives est fréquemment appliqué au niveau de la navigation européenne. Ceci, afin d'accélérer les poursuites concernant la navigation.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Les gouvernements des régions, le Collège des procureurs généraux, SPF Justice

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

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

1. En 2015, des statistiques ont été demandées pour connaître le nombre d'infractions sur une base annuelle. Une distinction a été faite entre trois catégories : la navigation de plaisance, la pêche et la navigation maritime.

Pour la navigation de plaisance, des chiffres ont été demandés pour la période 15/05/15-15/08/2015 :

? Mai : 20 infractions

? Juin : 60 infractions

? Juillet : 52 infractions

? Août : 28 infractions

En 3 mois de temps, 160 infractions ont été constatées, sur la base desquelles il a été possible de dresser un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende administrative. Parmi ces 160 infractions, on dénombrait 128 infractions graves, 22 infractions moyennes et 10 infractions légères. Est considérée comme infraction grave, par exemple, l'absence de l'équipement de sécurité requis. Est considérée comme infraction moyenne, par exemple, l'absence de documents tels qu'ils sont requis, tandis que l'absence d'avirons à bord est considérée comme infraction légère.

Il a été constaté qu'en moyenne, 53 infractions à la législation en matière de navigation de plaisance sont commises par mois. Sur une base annuelle, ce sont environ 640 infractions qui peuvent donner lieu à des poursuites administratives.

Pour ce qui concerne, la pêche, 87 infractions ont été constatées en 4 mois de temps, sur la base desquelles il a été possible de dresser un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende administrative. Est considérée comme infraction grave, par exemple, la navigation à contresens par rapport à la direction générale du trafic. Une infraction moyenne : le non-respect du document en matière d'équipage minimum. Une infraction légère, par exemple, est le fait de naviguer avec un équipage certes suffisant en nombre, mais ne disposant pas des bons brevets de navigation.

? Infractions aux prescriptions d'équipage 01/05/2015-31/08/2015 :

? Mai : 21 infractions

? Juin : 15 infractions

? Juillet : 24 infractions

? Août : 21 infractions

? Infractions au certificat de navigabilité (sécurité) : une douzaine par an :

? Infractions au règlement international pour prévenir les abordages : une dizaine par an.

Il a été constaté qu'en moyenne, 22 infractions à la législation en matière de pêche sont commises par mois. Sur une base annuelle, ce sont environ 261 infractions qui peuvent donner lieu à des poursuites administratives.

Les statistiques en matière de navigation maritime :

? Port State Control :

? Première moitié de 2015 : 1441 insuffisances

? Deuxième moitié de 2015 : 1060 insuffisances

? Ship-Waste : 68 infractions

? Soufre : en 2015, aucune infraction n'a été constatée quant à la teneur en soufre des combustibles marins. C'est lié à la chute actuelle des prix du carburant, ce qui fait que l'utilisation du combustible correct n'est pas tellement plus chère, cependant le risque d'être pris en cas d'utilisation de combustible non autorisé reste faible puisqu'il faut encore procéder à chaque fois à un échantillonnage. La directive européenne 1999/32 impose que la sanction pour de telles infractions doit être au moins égale à l'avantage économique réalisé par l'utilisation d'un combustible moins cher. En 2016, des infractions effectives ont déjà été constatées, pour lesquelles un procès-verbal a été transmis au Ministère public. À partir d'août 2016, le Modèle mathématique belge de la Mer du Nord disposera d'un appareil renifleur permettant de détecter la teneur en soufre des gaz d'échappement des navires naviguant en mer.

Pour un bon nombre d'insuffisances, il faut apporter la nuance qu'un seul navire peut cumuler plusieurs insuffisances. Par ailleurs, chaque insuffisance ne justifiera pas l'établissement d'un procès-verbal.

La Belgique est membre du MoU de Paris (dès le début). Ce Mémorandum comporte des documents politiques issus de conventions, ainsi que des instructions pratiques.

3/7

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

La méthode de travail habituelle est la suivante :

- ? Une inspection à bord fait l'objet d'un rapport avec une listes de remarques, d'actions à accomplir et de délais à respecter pour trouver une solution – des sanctions plus lourdes peuvent être imposées (immobilisation du navire) ;
- ? En fonction de la nature de la remarque encore ouverte et du profil de risques du navire, une réinspection de ce dernier peut avoir lieu plus ou moins rapidement au sein de la région du MoU de Paris;
- ? Dès la première inspection qui suit, les remarques encore ouvertes feront à nouveau l'objet d'un contrôle.

La réglementation européenne reprend les principes du MoU de Paris (un réseau d'administration de contrôle de l'État du port, dont fait partie la Belgique), qui sont inclus dans la Directive européenne 2009/16.

En outre, les Directives européennes prévoient d'infliger des amendes (« penalties ») en cas d'infractions. La possibilité d'infliger des amendes administratives peut constituer un instrument utile pour augmenter la sécurité des navires à l'intérieur du système PSC habituel.

Exemples :

? MLC :

? le non-paiement des salaires peut constituer un motif d'immobilisation du navire. Cependant, en cas de paiement, la raison de l'immobilisation disparaît! Ici, le fait d'infliger une amende peut avoir un effet dissuasif ;

? des manquements du passé (dépassement systématique des heures de repos par exemple), qui ne peuvent être sanctionnés qu'avec peu d'effet dans le cadre des procédures PSC habituelles ;

? MARPOL :

? en cas de pollution :

? l'absence ou le non-respect de la « change over procedure » (low sulphur) ;

2. Au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports (transport aérien, routier et ferroviaire), tout comme pour le droit social, les amendes administratives communales, etc, le système de poursuites administratives est déjà appliqué depuis un certain temps. Un benchmarking avec d'autres États membres de l'Union européenne a également révélé que le système de poursuites administratives est fréquemment appliqué au niveau de la navigation européenne. Ceci, afin d'accélérer les poursuites concernant la navigation.

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

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 l'introduction d'un système de poursuites administratives. Le système tient compte des principes d'égalité et de non-discrimination et veille à ce que les droits de la défense soient garantis à tout moment.

4. Santé

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

5. Emploi

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

Expliquez

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives en vue d'améliorer une politique de répression. Cela peut avoir un effet positif sur les conditions de travail. Par exemple: infractions sur la Loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I).

6. Modes de consommation et production

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

Expliquez

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives. Cela peut avoir un effet positif sur les modes de consommation et production. Par exemple : la surveillance de marché (Arrêté royal du 18 mai 2016 relatif aux équipements marins et à l'organisation de la surveillance de marché), l'interdiction des matières dangereuses, le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires chez les installations de recyclage de navires autorisées (Arrêté royal du 15 février 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE), etc.

7. Développement économique

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

8. Investissements

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

5/7

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

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 (

Armateurs, chargeurs, etc

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

/

☐ Il y a des impacts négatifs.

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

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives en vue d'améliorer une politique de répression. Cela peut avoir un effet positif sur la sécurité. Par exemple: infractions sur la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

14. Alimentation

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

15. Changements climatiques

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

Expliquez

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives en vue d'améliorer une politique de répression. Cela peut avoir un effet positif sur les changements climatiques. Par exemple: infractions sur l'arrêté royal du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins et l'arrêté royal du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieure, etc

16. Ressources naturelles

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

17. Air intérieur et extérieur

6/7

Avant-projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation - (v3)
- 27/05/2016 10:32

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

Expliquez

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives en vue d'améliorer une politique de répression. Cela peut avoir un effet positif sur les changements climatiques. Par exemple: infractions sur l'arrêté royal du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins et l'arrêté royal du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieur, etc.

18. Biodiversité

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

Expliquez

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui donnent lieu à des poursuites judiciaires et qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuites administratives en vue d'améliorer une politique de répression. Cela peut avoir un effet positif sur la biodiversité. Par exemple: infractions sur la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique et la Loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

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 :

/

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 60.254/4 VAN 8 NOVEMBER 2016

Op 13 oktober 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en 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 instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 8 november 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, 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 Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 november 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,¹ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

1. Artikel 3, § 1, eerste lid, van het voorontwerp bepaalt het volgende:

“Art. 3. § 1. Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden kan, voor zover de feiten voor strafvervolgning vatbaar zijn, een administratieve geldboete worden opgelegd voor inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten voor wat de federale bevoegdheden betref[t].”

Het begrip “scheepvaartwetten” zijnerzijds, wordt, in artikel 2, 1°, van het voorontwerp gedefinieerd door middel van een opsomming van eenentwintig bijzondere wetten die wordt ingeleid met de woorden “in het bijzonder”.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 60.254/4 DU 8 NOVEMBRE 2016

Le 13 octobre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 8 novembre 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, 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 Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 novembre 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-projet¹, 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.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. L'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet, dispose:

“Art. 3. § 1^{er}. Dans les conditions fixées par la présente loi et pour autant que les faits soient passibles de poursuites pénales, une amende administrative peut être infligée pour les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution en ce qui concerne les compétences fédérales”.

La notion de “lois sur la navigation” est, pour sa part, définie à l'article 2, 1°, de l'avant-projet, au moyen d'une énumération de vingt-et-une lois particulières, introduite par l'adverbe “notamment”.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

Ingevolge de kritiek die de Waalse regering dienaangaande heeft geuit in het kader van de procedure van inspraak van de gewestregeringen (artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen”), wordt het gebruik van een dergelijke niet-limitatieve lijst als volgt gerechtvaardigd:

“En ce qui concerne la deuxième observation du gouvernement wallon concernant la définition des “lois sur la navigation” à l’article 2 de l’avant-projet de loi, je souhaite préciser qu’il a été choisi d’insérer une liste non limitative dans l’avant-projet pour pouvoir tenir compte simultanément de lois futures ou, à titre exceptionnel, de lois pertinentes qui manqueraient éventuellement à cette liste. Ainsi, différentes autres lois, comme la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l’intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale, par exemple, font souvent référence aux dispositions légales de la navigation.”²

De onduidelijkheid die ontstaat door het gebruik van een dergelijke niet-limitatieve lijst wordt weliswaar in zekere mate gecompenseerd door het feit dat de administratieve geldboeten in kwestie slechts worden opgelegd voor gedragingen die reeds voor strafvervolgning vatbaar zijn en die dus per definitie al voldoende nauwkeurig omschreven zijn.

In het licht van het rechtszekerheidsbeginsel dient een exhaustieve opsomming te worden gegeven van de wetten waarop de ontworpen regeling inzake administratieve geldboeten van toepassing is; het staat aan de wetgever om die lijst aan te vullen wanneer in de toekomst bijzondere wetten worden aangenomen.

2. In de opsomming van de verschillende scheepvaartwetten die in artikel 2 van het voorontwerp wordt gegeven, is de wet van 15 maart 1971 “betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat” opgenomen.

De in artikel 10 van die wet vervatte regeling inzake de verhoging van de ontdoken rechten (samen met het ontdoken recht te betalen geldboete, gelijk aan tienmaal dit recht, zonder dat die geldboete minder dan 200 euro mag bedragen) kan evenwel niet geacht worden onder het begrip “strafvervolgning” in de zin van artikel 3, § 1, eerste lid, van het voorontwerp te vallen.

Naar het zich laat aanzien kan de regeling inzake administratieve vervolging die wordt ingevoerd bij de bepalingen van hoofdstuk 2 van het voorontwerp bijgevolg niet worden toegepast op de overtredingen van die wet, aangezien het om administratieve en niet om strafrechtelijke overtredingen gaat.

Bijgevolg moet ofwel de wet van 15 maart 1971 worden weggelaten uit de opsomming die in artikel 2 van het voorontwerp wordt gegeven, ofwel moet het voorontwerp worden aangevuld met een bepaling die specifiek op de overtredingen van die wet van toepassing is en die in een nieuw hoofdstuk moet worden ingevoegd.

² Brief van 15 september 2016 van de Staatssecretaris voor Noordzee aan de minister-President van de Waalse regering.

Suite aux critiques formulées sur ce point par le gouvernement wallon, dans le cadre de la procédure d’association des gouvernements de région (article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”), l’usage d’une telle liste non limitative a fait l’objet de la justification suivante:

“En ce qui concerne la deuxième observation du gouvernement wallon concernant la définition des “lois sur la navigation” à l’article 2 de l’avant-projet de loi, je souhaite préciser qu’il a été choisi d’insérer une liste non limitative dans l’avant-projet pour pouvoir tenir compte simultanément de lois futures ou, à titre exceptionnel, de lois pertinentes qui manqueraient éventuellement à cette liste. Ainsi, différentes autres lois, comme la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l’intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale, par exemple, font souvent référence aux dispositions légales de la navigation”².

L’imprécision résultant de l’usage d’une telle liste non limitative est, certes, compensée dans une certaine mesure par le fait que les amendes administratives concernées ne visent que des comportements qui sont déjà passibles de poursuites pénales et qui sont donc, par hypothèse, déjà définis avec suffisamment de précision.

Le principe de sécurité juridique commande de définir de manière exhaustive les législations auxquelles s’applique le régime d’amendes administratives en projet; il appartiendra au législateur de compléter cette liste lors de l’adoption de futures législations particulières.

2. Parmi les diverses lois sur la navigation énumérées à l’article 2 de l’avant-projet, figure la loi du 15 mars 1971 “concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l’État”.

Le régime de majoration des droits érudés prévu à l’article 10 de cette loi (amende à payer en même temps que le droit érudé, égale à dix fois celui-ci sans qu’elle ne puisse être inférieure à deux-cents euros) ne peut cependant pas être considéré comme entrant dans la notion de “poursuites pénales” au sens de l’article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l’avant-projet.

Le système de poursuites administratives institué par les dispositions du chapitre 2 de l’avant-projet ne paraît dès lors pas pouvoir être appliqué aux infractions à cette loi, en raison de la nature administrative et non pénale de celles-ci.

Dès lors, il convient, soit d’omettre la loi du 15 mars 1971 de l’énumération figurant à l’article 2 de l’avant-projet, soit de compléter l’avant-projet par une disposition spécifiquement applicable aux infractions à cette loi et qu’il y aura lieu d’insérer dans un chapitre nouveau.

² Lettre du 15 septembre 2016, adressée par le Secrétaire d’État à la Mer du Nord au ministre-Président du gouvernement wallon.

3. Aangezien artikel 16 van het voorontwerp het mogelijk maakt bij een rechtbank een beroep in te stellen tegen een administratieve beslissing, moeten in de Franse tekst van de artikelen 6, § 1, tweede lid, en 11, tweede lid, van het voorontwerp de woorden “de recours” worden gebruikt in plaats van “d’appel”.

4. Aangezien in de ontworpen bijlage voor elke administratieve overtreding wordt bepaald hoeveel de boete bedraagt, is het niet logisch dat in artikel 8, tweede lid, van het voorontwerp wordt vermeld dat die boeten niet minder dan honderd euro en niet meer dan tienduizend euro mogen bedragen. Het laat zich aanzien dat inzonderheid de regel dat de boete minimaal honderd euro bedraagt geen juridische betekenis heeft, aangezien de laagste boete die in de bijlage vermeld wordt vijfhonderd euro bedraagt en in artikel 12 van het voorontwerp wordt bepaald dat de boete kan worden verlaagd tot zesentwintig euro in geval van verzachtende omstandigheden.

Indien het de bedoeling is om de minimum- en maximumbedragen in geval van herhaling, samenloop van overtredingen en verzachtende omstandigheden vast te stellen, dient dit te gebeuren in artikel 12 van het voorontwerp, welk artikel in het bijzonder betrekking heeft op die gevallen.

De tekst moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

5. Artikel 19 van het voorontwerp zou beter als volgt worden gesteld:

“De artikelen 53 tot 55 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing op de termijnen bedoeld in deze wet.”

6. In artikel 25 van het voorontwerp (ontworpen artikel 21 van de wet van 5 juni 1972 “op de veiligheid van de vaartuigen”) moeten de woorden “of met één van die straffen alleen” eveneens worden opgeheven.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 27 van het voorontwerp (ontworpen artikel 3 van de wet van 24 november 1975 “houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972”).

7. De wijzigingen die bij artikel 30 van het voorontwerp worden aangebracht in de wet van 20 augustus 1981 “houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972” hebben betrekking op artikel 4 en niet op artikel 3 van die wet.

Artikel 30 van het voorontwerp moet op dat punt worden gecorrigeerd.

8. In de Franse tekst van artikel 31 van het voorontwerp behoort het woord “puni” niet opgeheven te worden.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

3. Aux articles 6, § 1^{er}, alinéa 2, et 11, alinéa 2, de l’avant-projet, dès lors que l’article 16 de l’avant-projet ouvre une voie de recours devant une juridiction contre une décision administrative, il convient, dans le texte français, d’utiliser les termes “de recours” et non “d’appel”.

4. Dès lors que l’annexe en projet fixe le montant des amendes pour chaque infraction administrative, il n’est pas cohérent, à l’article 8, alinéa 2, de l’avant-projet, de préciser que ces montants ne pourront être inférieurs à cent euros ni supérieurs à dix-mille euros. En particulier, la règle fixant le montant minimum à cent euros paraît dénuée de portée juridique, dès lors que l’amende la moins élevée que fixe l’annexe s’élève à cinq-cents euros et que l’article 12 de l’avant-projet prévoit que l’amende peut être ramenée à vingt-six euros en cas de circonstances atténuantes.

Si l’intention est de régler les montants minima et maxima pour les hypothèses de récidive, de concours d’infractions et de circonstances atténuantes, c’est dans l’article 12 de l’avant-projet, spécifiquement dédié à ces hypothèses, qu’il convient d’y procéder.

Le texte sera revu à la lumière de cette observation.

5. À l’article 19 de l’avant-projet, dans le texte français, mieux vaut écrire:

“Les articles 53 à 55 du Code judiciaire s’appliquent aux délais visés dans cette loi”.

6. À l’article 25 de l’avant-projet (article 21, en projet, de la loi du 5 juin 1972 “sur la sécurité des bâtiments de navigation”), il convient d’abroger également les mots “ou d’une de ces peines seulement”.

La même observation vaut pour l’article 27 de l’avant-projet (article 3, en projet, de la loi du 24 novembre 1975 “portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972”).

7. Les modifications que l’article 30 de l’avant-projet entend apporter à la loi du 20 août 1981 “portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972”, concernent son article 4, et non son article 3.

L’article 30 de l’avant-projet sera corrigé sur ce point.

8. À l’article 31 de l’avant-projet, il n’y a pas lieu d’abroger le terme “puni” dans le texte français.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van de minister van Justitie, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Mobiliteit en de staatssecretaris voor Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Justitie, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Mobiliteit 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.

HOOFDSTUK 1**Definities****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° de scheepvaartwetten:

— Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg;

— Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen;

— Wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opge maakt te Londen op 20 oktober 1972;

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Justice, de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, du ministre de la Mobilité et du secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Justice, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, le ministre de la Mobilité 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.

CHAPITRE 1^{ER}**Définitions****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° les lois sur la navigation:

— la Loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

— la Loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation;

— la Loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972;

— Wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren;

— Wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;

— Wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting;

— Wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij;

— Wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen;

— Wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk;

— Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen;

— Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

— Wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

— Wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging;

— Wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkings-akkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag;

— Wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;

— Wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;

— Wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de

— la Loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie;

— la Loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972;

— la Loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires;

— la Loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge;

— la Loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires;

— la Loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume;

— la Loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires;

— Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique

— la Loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

— la Loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime;

— la Loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention;

— la Loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes;

— la Loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident;

— la Loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de

burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet;

— Wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water;

— Wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I);

— Wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

2° de bevoegde autoriteit: de overeenkomstig artikel 3, § 2, eerste lid, aangewezen autoriteit.

HOOFDSTUK 2

De administratieve geldboete voor feiten die vatbaar zijn voor strafvervolgning

Art. 3

§ 1. Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden kan, voor zover de feiten voor strafvervolgning vatbaar zijn, een administratieve geldboete worden opgelegd voor inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten voor wat de federale bevoegdheden betreffen.

De administratieve geldboete wordt toegepast ongeacht andere disciplinaire sancties.

§ 2. De Koning is bevoegd voor de aanduiding, de werking en de samenstelling van de autoriteit bevoegd voor het opleggen van administratieve geldboetes overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid.

De Koning kan de leden van de bevoegde autoriteit aanduiden als officier van de gerechtelijke politie.

De leden van de bevoegde autoriteit kunnen geen inbreuken behandelen die ze zelf hebben vastgesteld.

Art. 4

De scheepsvaartpolitie, het Maritiem Informatiekruispunt, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een inbreuk op de scheepvaartwetten of

responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution;

— la Loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique;

— la Loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I);

— la Loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE.

2° l'autorité compétente: l'autorité désignée conformément à l'article 3, § 2, alinéa 1^{er}.

CHAPITRE 2

L'amende administrative pour les faits qui sont passibles de poursuites pénales

Art. 3

§ 1^{er}. Dans les conditions fixées par la présente loi et pour autant que les faits soient passibles de poursuites pénales, une amende administrative peut être infligée pour les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution en ce qui concerne les compétences fédérales.

L'amende administrative est appliquée sans préjudice d'autres sanctions disciplinaires.

§ 2. Le Roi est compétent pour la désignation, le fonctionnement et la composition de l'autorité compétente pour infliger des amendes administratives conformément au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.

Le Roi peut désigner les membres de l'autorité compétente en tant qu'officiers de police judiciaire.

Les membres de l'autorité compétente ne peuvent traiter des infractions qu'ils ont eux-mêmes constatées.

Art. 4

La police de la navigation, le Carrefour d'information maritime, toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'une infraction aux lois sur la navigation ou

hun uitvoeringsbesluiten brengt de bevoegde autoriteit, binnen een termijn van 14 dagen, daarvan in kennis.

Een exemplaar van het proces-verbaal waar de inbreuk op de scheepvaartwetten of hun uitvoeringsbesluiten is vastgesteld wordt aan de bevoegde autoriteit toegezonden.

Art. 5

§ 1. Het Openbaar Ministerie beschikt over een termijn van één maand, te rekenen van de dag van ontvangst van het proces-verbaal om de bevoegde autoriteit schriftelijk of elektronisch in te lichten:

1° dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, of;

2° dat vervolging werd ingesteld, of;

3° dat er toepassing is gemaakt van de artikelen 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering, of;

4° dat het dossier geseponeerd werd om redenen die verband houden met de constitutieve bestanddelen van de inbreuk, of;

5° dat het dossier geseponeerd werd om redenen die geen verband houden met de constitutieve bestanddelen van de inbreuk.

Wanneer het openbaar ministerie de inlichting bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° of 4° overmaakt aan de bevoegde autoriteit vervalt de administratieve vordering bedoeld in deze wet.

§ 2. Nadat het Openbaar Ministerie de inlichting, bedoeld in paragraaf 1, 5°, heeft overgemaakt of, bij afwezigheid van deze inlichting, na de termijn bepaald in paragraaf 1, eerste lid, beslist de bevoegde autoriteit om overgaan tot administratieve vervolging of seponering.

Indien de bevoegde autoriteit niet overgaat tot administratieve vervolging geeft ze de reden aan van de beslissingen van seponering.

Indien de bevoegde autoriteit overgaat tot administratieve vervolging roept de bevoegde autoriteit de betrokkene op bij aangetekende brief, ten laatste één jaar, te rekenen van de dag waarop het feit werd gepleegd. De aangetekende brief bevat tenminste volgende inlichtingen:

à leurs arrêtés d'exécution en informe l'autorité compétente dans un délai de 14 jours.

Un exemplaire du procès-verbal constatant l'infraction aux lois sur la navigation ou à leurs arrêtés d'exécution est transmis à l'autorité compétente.

Art. 5

§ 1er. Le Ministère public dispose d'un délai d'un mois à compter du jour de la réception du procès-verbal pour informer l'autorité compétente par écrit ou par voie électronique:

1° qu'une information ou une instruction judiciaire a été ouverte, ou;

2° que des poursuites ont été entamées, ou;

3° qu'il a été fait application des articles 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle, ou;

4° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs liés aux éléments constitutifs de l'infraction, ou;

5° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs qui ne sont pas liés aux éléments constitutifs de l'infraction.

Lorsque le Ministère public transmet l'information visée à l'alinéa 1^{er}, 1°, 2°, 3° ou 4° à l'autorité compétente, l'action administrative visée dans la présente loi s'éteint.

§ 2. Après que le Ministère public a transmis l'information visée au paragraphe 1, 5°, ou, en l'absence de cette information, après le délai visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'autorité compétente décide de procéder aux poursuites administratives ou au classement sans suite.

Si l'autorité compétente ne procède pas aux poursuites administratives, elle indique le motif des décisions de classement sans suite.

Si l'autorité compétente procède aux poursuites administratives, elle convoque l'intéressé par lettre recommandée au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis. La lettre recommandée contient au moins les informations suivantes:

1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart;

2° de dagen en uren waarop hij het recht heeft om zijn dossier te consulteren;

3° het feit dat hij het recht heeft om zich te laten bijstaan door een raadsman;

4° het feit dat hij de gelegenheid heeft om binnen dertig dagen te rekenen van de eerste werkdag na de oproeping, naar de bevoegde autoriteit een aangetekende brief te sturen met zijn verweermiddelen, en met, in voorkomend geval, de aanvraag te worden gehoord.

§ 3. Indien de bevoegde autoriteit een aanvraag ontvangt, in overeenstemming met paragraaf 2, 4°, beschikt de bevoegde autoriteit, over 45 dagen, volgend op de ontvangst van deze aanvraag, om, bij aangetekende brief, de datum van de hoorzitting aan de betrokkene door te geven.

Deze termijnen zijn voorgeschreven op straffe van nietigheid van het geheel van de procedure van administratieve geldboete.

De betrokkene kan, bij aangetekende brief, gericht aan de bevoegde autoriteit, een enkele maal de verschuiving van de datum van zijn hoorzitting aanvragen met vermelding van de reden van uitstel. De bevoegde autoriteit bepaalt in dit geval, bij aangetekende brief, een nieuwe datum.

Art. 6

§ 1. Niet eerder dan na afloop van de termijn van dertig dagen bedoeld artikel 5, § 2, 4°, en, in voorkomend geval, na de hoorzitting van de betrokkene, neemt de bevoegde autoriteit een beslissing met betrekking tot de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart. De bevoegde autoriteit meldt deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief.

De beslissing die een administratieve geldboete oplegt is met redenen omkleed en bevat, op straffe van nietigheid, het bedrag van de administratieve geldboete, alsmede de mogelijkheid tot beroep.

§ 2. In dezelfde beslissing waarin ze een administratieve geldboete oplegt, kan de bevoegde autoriteit geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van die geldboete toekennen. De Koning bepaalt de nadere regels van het uitstel van tenuitvoerlegging.

1° les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée;

2° les jours et heures auxquels il a le droit de consulter son dossier;

3° le fait qu'il a le droit de se faire assister d'un conseil;

4° le fait qu'il dispose d'un délai de trente jours à compter du premier jour ouvrable suivant la convocation pour envoyer à l'autorité compétente une lettre recommandée contenant ses moyens de défense et, le cas échéant, la demande d'être entendu.

§ 3. Lorsque l'autorité compétente est saisie d'une demande conformément au paragraphe 2, 4°, elle dispose de 45 jours, à dater de la réception de cette demande, pour notifier à l'intéressé, par lettre recommandée, la date de l'audition.

Ces délais sont prescrits à peine de nullité de l'ensemble de la procédure d'amende administrative.

L'intéressé peut, par lettre recommandée adressée à l'autorité compétente, solliciter une seule fois le report de la date de son audition en indiquant le motif du report. L'autorité compétente fixe dans ce cas, par lettre recommandée, une nouvelle date.

Art. 6

§ 1. Au plus tôt après le délai de trente jours visé à l'article 5, § 2, 4°, et, le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, l'autorité compétente prend une décision concernant les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée. L'autorité compétente notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée.

La décision d'infliger une amende administrative est motivée et indique, à peine de nullité, son montant ainsi que la possibilité de recours.

§ 2. Dans la même décision que celle où elle inflige une amende administrative, l'autorité compétente peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de cette amende. Le Roi détermine les modalités du sursis à l'exécution.

§ 3. De beslissing heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van één maand, te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving ervan.

De kennisgeving van de beslissing waarbij het bedrag van de administratieve geldboete wordt vastgesteld, doet de strafvordering vervallen.

De betaling van de administratieve geldboete maakt een einde aan de vordering van de bevoegde autoriteit.

Art. 7

De minimale en maximale bedragen van de administratieve geldboete komen overeen met de respectievelijke minimale en maximale bedragen, verhoogd met de opcentiemen, van de strafrechtelijke geldboete, voorzien bij de scheepvaartwetten, die hetzelfde feit sanctioneert. Bij het bepalen van het bedrag van de administratieve geldboete, houdt de bevoegde autoriteit rekening met de ernst van de feiten en eventuele herhaling.

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een beslissing die een administratieve geldboete oplegt, kunnen de bedragen worden verdubbeld.

In geval van samenloop, worden de bedragen van de administratieve geldboeten samengevoegd, zonder dat zij het dubbele van het maximumbedrag van de zwaarste geldboete te boven mogen gaan.

Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden haar minimum zonder minder te bedragen dan 26 euro.

HOOFDSTUK 3

De administratieve geldboete voor gedepenaliseerde inbreuken

Art. 8

Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden kan een administratieve geldboete worden opgelegd door de bevoegde autoriteit voor de in bijlage opgenomen inbreuken.

De bedragen per inbreuk worden bepaald in de bijlage.

§ 3. La décision a force exécutoire à l'échéance d'un délai d'un mois à compter du jour de sa notification.

La notification de la décision fixant le montant de l'amende administrative éteint l'action publique.

Le paiement de l'amende administrative met fin à l'action de l'autorité compétente.

Art. 7

Les montants minimum et maximum de l'amende administrative correspondent respectivement aux montants minimum et maximum, majorés des centimes additionnels, de l'amende pénale prévue par les lois sur la navigation, qui sanctionne le même fait. Pour la fixation du montant de l'amende administrative, l'autorité compétente tient compte de la gravité des faits et de l'éventuelle récidive.

En cas de récidive dans l'année qui suit une décision d'infliger une amende administrative, les montants peuvent être doublés.

En cas de concours d'infractions, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent excéder le double du montant maximum de l'amende la plus élevée.

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende administrative, le montant de l'amende administrative peut être diminué en dessous de son minimum, sans qu'elle puisse être inférieure à 26 euros.

CHAPITRE 3

L'amende administrative pour les infractions dépenalisées

Art. 8

Dans les conditions fixées dans la présente loi, une amende administrative peut être infligée par l'autorité compétente pour les infractions reprises dans l'annexe.

Les montants par infraction sont fixés dans l'annexe.

Art. 9

De scheepvaartpolitie, het Maritiem Informatiekruispunt, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van inbreuken opgenomen in artikel 8 brengt de bevoegde autoriteit binnen een termijn van 14 dagen daarvan in kennis.

Art. 10

§ 1. Indien de bevoegde autoriteit niet overgaat tot administratieve vervolging geeft ze de reden aan van de beslissingen van seponering.

Indien de bevoegde autoriteit overgaat tot administratieve vervolging roept de bevoegde autoriteit de betrokkene op bij aangetekende brief, ten laatste één jaar, te rekenen van de dag waarop het feit werd gepleegd. De aangetekende brief bevat tenminste volgende inlichtingen:

1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart;

2° de dagen en uren waarop hij het recht heeft om zijn dossier te consulteren;

3° het feit dat hij het recht heeft om zich te laten bijstaan door een raadsman;

4° het feit dat hij de gelegenheid heeft om binnen dertig dagen te rekenen van de eerste werkdag na de oproeping, naar de bevoegde autoriteit een aangetekende brief te sturen met zijn verweermiddelen, en met, in voorkomend geval, de aanvraag te worden gehoord.

§ 2. Indien hij een aanvraag ontvangt, in overeenstemming met paragraaf 1, 4°, beschikt de bevoegde autoriteit, over 45 dagen, volgend op de ontvangst van deze aanvraag, om, bij aangetekende brief, de datum van de hoorzitting aan de betrokkene door te geven.

Deze termijnen zijn voorgeschreven op straffe van nietigheid van het geheel van de procedure van administratieve geldboete.

De betrokkene kan, bij aangetekende brief, gericht aan de bevoegde autoriteit, een enkele maal de verschuiving van de datum van zijn hoorzitting aanvragen met vermelding van de reden van uitstel. De bevoegde autoriteit, bepaalt in dit geval, bij aangetekende brief, een nieuwe datum.

Art. 9

La police de la navigation, le Carrefour d'information maritime, toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'infractions visées à l'article 8 en informe l'autorité compétente dans un délai de 14 jours.

Art. 10

§ 1. Si l'autorité compétente ne procède pas aux poursuites administratives, elle indique le motif des décisions de classement sans suite.

Si l'autorité compétente procède aux poursuites administratives, elle convoque l'intéressé par lettre recommandée au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis. La lettre recommandée contient au moins les informations suivantes:

1° les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée;

2° les jours et heures auxquels il a le droit de consulter son dossier;

3° le fait qu'il a le droit de se faire assister d'un conseil;

4° le fait qu'il dispose d'un délai de trente jours à compter du premier jour ouvrable suivant la convocation pour envoyer à l'autorité compétente une lettre recommandée contenant ses moyens de défense et, le cas échéant, la demande d'être entendu.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente est saisie d'une demande conformément au paragraphe 1^{er}, 4°, elle dispose de 45 jours, à dater de la réception de cette demande, pour notifier à l'intéressé, par lettre recommandée, la date de l'audition.

Ces délais sont prescrits à peine de nullité de l'ensemble de la procédure d'amende administrative.

L'intéressé peut, par lettre recommandée adressée à l'autorité compétente, solliciter une seule fois le report de la date de son audition en indiquant le motif du report. L'autorité compétente fixe dans ce cas, par lettre recommandée, une nouvelle date.

Art. 11

Niet eerder dan na afloop van de termijn van dertig dagen uit artikel 10, § 1, 4°, en, in voorkomend geval, na de hoorzitting van de betrokkene, neemt de bevoegde autoriteit een beslissing met betrekking tot de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete is opgestart. De bevoegde autoriteit meldt deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief.

De beslissing die een administratieve geldboete oplegt is met redenen omkleed en bevat, op straffe van nietigheid, het bedrag van de administratieve geldboete, alsmede de mogelijkheid tot beroep.

In dezelfde beslissing waarin ze een administratieve geldboete oplegt, kan de bevoegde autoriteit geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van die geldboete toekennen. De Koning bepaalt de nadere regels van het uitstel van tenuitvoerlegging.

De beslissing heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van één maand, te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving ervan.

De betaling van de administratieve geldboete maakt een einde aan de vordering.

Art. 12

Bij het opleggen van de administratieve geldboete, houdt de bevoegde autoriteit rekening met eventuele herhaling.

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een beslissing die een administratieve geldboete oplegt, kunnen de bedragen worden verdubbeld.

In geval van samenloop, worden de bedragen van de administratieve geldboeten samengevoegd, zonder dat zij het dubbele van het maximumbedrag van de zwaarste geldboete te boven mogen gaan.

Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden haar minimum zonder minder te bedragen dan 26 euro.

Art. 11

Au plus tôt après le délai de trente jours de l'article 10, § 1, 4°, et, le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, l'autorité compétente prend une décision relative aux faits à propos desquels la procédure d'amende administrative a été entamée. L'autorité compétente notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée.

La décision d'infliger une amende administrative est motivée et indique, à peine de nullité, son montant ainsi que la possibilité de recours.

Dans la même décision que celle où elle inflige une amende administrative, l'autorité compétente peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de cette amende. Le Roi détermine les modalités du sursis à l'exécution.

La décision a force exécutoire à l'échéance d'un délai d'un mois à compter du jour de sa notification.

Le paiement de l'amende administrative met fin à l'action.

Art. 12

Au moment où elle inflige l'amende administrative, l'autorité compétente tient compte de la récidive éventuelle.

En cas de récidive dans l'année qui suit une décision d'infliger une amende administrative, les montants peuvent être doublés.

En cas de concours d'infractions, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent excéder le double du montant maximum de l'amende la plus élevée.

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende administrative, le montant de l'amende administrative peut être diminué en dessous de son minimum, sans qu'elle puisse être inférieure à 26 euros.

HOOFDSTUK 4

Algemene bepalingen

Art. 13

De Koning wijst de ambtenaren en overheidspersonen aan die belast zijn met de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de scheepvaartwetten, hun uitvoeringsbesluiten en de inbreuken opgenomen in de bijlage.

Art. 14

Geen enkele administratieve geldboete kan door de bevoegde autoriteit worden opgelegd:

— indien de strafvordering met betrekking tot dezelfde inbreuk vervallen is, of;

— tegen een persoon die minderjarig was op het moment van de feiten, of;

— meer dan twee jaren na de dag waarop de administratieve vervolging is ingesteld.

Art. 15

De Koning bepaalt de wijze van inning en invordering van de administratieve geldboeten.

Art. 16

De betrokkene die de in artikel 6 of 11 vermelde beslissing betwist, kan op straffe van verval, binnen een termijn van één maand vanaf de kennisgeving van de beslissing, bij wege van een verzoekschrift opschortend beroep aantekenen bij de rechtbank van eerste aanleg.

Tegen de beslissing van de rechtbank van eerste aanleg staat geen hoger beroep open.

Onverminderd de bepalingen in het eerste en het tweede lid, zijn de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing op het beroep bij de rechtbank van eerste aanleg.

De rechtbank van Brussel is bevoegd voor de personen die niet in België verblijven wanneer het gaat om inbreuken op de binnenvaart- en pleziervaartwetgeving.

CHAPITRE 4

Dispositions générales

Art. 13

Le Roi désigne les agents et personnes publiques chargés de rechercher et de constater les infractions aux lois sur la navigation, leurs arrêtés d'exécution et les infractions reprises dans l'annexe.

Art. 14

Aucune amende administrative ne peut être infligée par l'autorité compétente:

— lorsque l'action publique relative à la même infraction est éteinte, ou;

— à l'encontre d'une personne qui était mineure au moment des faits, ou;

— plus de deux ans après le jour où les poursuites administratives ont été entamées.

Art. 15

Le Roi fixe les modalités de perception et de recouvrement des amendes administratives.

Art. 16

À peine de forclusion, l'intéressé peut introduire, par voie de requête devant le tribunal de première instance, un recours suspensif contre la décision visée à l'article 6 ou 11, dans un délai d'un mois à compter de la notification de cette décision.

Le tribunal de première instance statue en dernier ressort.

Sans préjudice des dispositions des alinéas 1 et 2, les dispositions du Code judiciaire s'appliquent au recours près le tribunal de première instance.

Le tribunal de Bruxelles est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique lorsqu'il s'agit d'infractions à la législation sur la navigation intérieure et de plaisance.

De rechtbank van Antwerpen is bevoegd voor de personen die niet in België verblijven wanneer het gaat om inbreuken op de zeevaartwetgeving.

In geval van beroep tegen de beslissing van de bevoegde autoriteit heeft de rechtbank van eerste aanleg dezelfde bevoegdheden als de bevoegde autoriteit.

Art. 17

Bij ernstige vermoedens van inbreuken opgenomen in artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als bankgarantie een som wordt gestort ter grootte van het maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. De bankgarantie moeten worden verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing of de minnelijke schikking, naar gelang het geval, wordt op de bankgarantie verhaald.

Art. 18

Er kan een protocolakkoord worden gesloten tussen de bevoegde procureurs des Konings en de bevoegde autoriteit met betrekking tot de in artikel 3 vermelde inbreuken.

Dit protocolakkoord leeft alle wettelijke bepalingen na die met name betrekking hebben op de procedures voorzien voor de overtreders en kan de rechten van de overtreders niet schenden.

Dit protocolakkoord wordt bekendgemaakt door middel van een bericht in het Nederlands en het Frans in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 19

Artikel 53 tot en met artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op de termijnen bedoeld in deze wet.

Le tribunal d'Anvers est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique lorsqu'il s'agit d'infractions à la législation sur la navigation maritime.

En cas de recours contre la décision de l'autorité compétente, le tribunal de première instance a les mêmes pouvoirs que l'autorité compétente.

Art. 17

Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit versé à titre de garantie bancaire un montant égal au maximum pour les infractions, majoré des décimes additionnels. La garantie bancaire doit être accordée par une banque établie en Belgique.

L'amende infligée en vertu d'une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou d'une transaction, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.

Art. 18

En ce qui concerne les infractions visées à l'article 3, un protocole d'accord peut être conclu entre le Procureur du Roi compétent et l'autorité compétente.

Ce protocole d'accord respecte l'ensemble des dispositions légales concernant notamment les procédures prévues pour les contrevenants et ne peut violer les droits de ces derniers.

Ce protocole d'accord est communiqué au moyen d'un avis publié en français et en néerlandais au *Moniteur belge*.

Art. 19

Les articles 53 à 55 du Code judiciaire s'appliquent aux délais visés dans cette loi.

HOOFDSTUK 5

Wijzigingsbepalingen

Art. 20

In artikel 19 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “geldboete van 50 tot 5000 euro” vervangen door de woorden “geldboete van 200 tot 1 000 000 euro”.

Art. 21

In artikel 21 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “geldboeten van 26 tot 300 (euro)” vervangen door de woorden “geldboete van 200 tot 1 000 000 euro”.

Art. 22

Artikel 15 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Voor de toepassing van de termijn bepaald in het zesde lid, vormt het geven van een waarschuwing of van een termijn om zich in regel te stellen, geen vaststelling van de overtreding.”.

Art. 23

In artikel 8 van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “bedoeld in artikel 9” opgeheven;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “de bevoegde overheidsinstantie” vervangen door de woorden “de bevoegde autoriteit aangeduid in de Wet van XXXXX tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten”.

CHAPITRE 5

Dispositions modificatives

Art. 20

Dans l'article 19 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “amende de 50 à 5000 euros” sont remplacés par les mots “amende de 200 à 1 000 000 euros”.

Art. 21

Dans l'article 21 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “amende de 26 à 300 (euros)” sont remplacés par les mots “amende de 200 à 1 000 000 euros”.

Art. 22

L'article 15 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Pour l'application du délai défini à l'alinéa 6, le fait de donner un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.”.

Art. 23

Dans l'article 8 de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, les mots “visés à l'article 9” sont abrogés;

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 2, les mots “l'autorité publique compétente” sont remplacés par les mots “l'autorité compétente désignée dans la loi du XXXX instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation”.

HOOFDSTUK 6

opheffingsbepaling

Art. 24

In artikel 19 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de woorden “Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en” opgeheven.

Art. 25

In artikel 21 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° de woorden “met gevangenisstraf van acht tot drie maand en” worden opgeheven;

2° de woorden “of met één van die straffen alleen worden opgeheven”.

Art. 26

In artikel 25 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 22 januari 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “Met gevangenisstraf van een tot zeven dagen en” opgeheven;

2° in het tweede lid worden de woorden “met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en” opgeheven.

Art. 27

In artikel 3 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° de woorden “met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en” opgeheven;

2° de woorden “of met één van die straffen alleen worden opgeheven”.

CHAPITRE 6

Disposition abrogatoire

Art. 24

Dans l'article 19 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots “d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et” sont abrogés.

Art. 25

Dans l'article 21 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et” sont abrogés;

2° les mots “ou d'une de ces peines seulement” sont abrogés.

Art. 26

Dans l'article 25 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa premier, les mots “d'un emprisonnement de un à sept jours et” sont abrogés;

2° dans l'alinéa 2, les mots “d'un emprisonnement de huit jours à six mois et” sont abrogés.

Art. 27

Dans l'article 3 de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et” sont abrogés;

2° les mots “ou d'une de ces peines seulement” sont abrogés.

Art. 28

In artikel 5 van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, gewijzigd door de wetten van 29 december 2010 en 8 mei 2014" worden de woorden "met een gevangenisstraf van één maand tot twee jaar en" en de woorden "of met slechts één van beide straffen" opgeheven.

Art. 29

De artikelen 6 en 7 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 december 2010, worden opgeheven.

Art. 30

In artikel 4 van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 worden de woorden "Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en" en de woorden "of met één van die straffen alleen" opgeheven.

Art. 31

In artikel 13 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, gewijzigd door de wet van 8 maart 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht;

1° in paragraaf 1 worden de woorden "Met gevangenisstraf van één maand tot één jaar en" en de woorden "of met één van die straffen alleen" opgeheven;

2° in paragraaf 2 worden de woorden "Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en" en de woorden "of met een van die straffen alleen" opgeheven;

3° in paragraaf 3 worden de woorden "Met gevangenisstraf van één tot zeven dagen en" en de woorden "opgeheven."

Art. 32

In artikel 14, § 3, van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen worden de woorden "Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en" en de woorden "of met een van die straffen alleen worden" opgeheven.

Art. 28

Dans l'article 5 de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, modifié par les loi du 29 décembre 2010 et 8 mai 2014, les mots "d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et" et les mots "ou d'une de ces peines seulement" sont abrogés.

Art. 29

Les articles 6 et 7 de la même loi, modifié par la loi du 29 décembre 2010, sont abrogés.

Art. 30

Dans l'article 4 de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972 les mots "d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et" et les mots "ou d'une de ces peines seulement" sont abrogés.

Art. 31

Dans l'article 13 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, modifié par la loi du 8 mars 2010, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1 les mots "d'un emprisonnement d'un mois à un an et" et les mots "ou d'une de ces peines seulement" sont abrogés;

2° dans le paragraphe 2 les mots "d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et" et les mots "ou d'une de ces peines seulement" sont abrogés.

3° dans le paragraphe 3 les mots "d'un emprisonnement d'un à sept jours et" sont abrogés.

Art. 32

Dans l'article 14, § 3, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires les mots "d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et" et les mots "ou d'une de ces peines seulement" sont abrogés.

Art. 33

De artikelen 9 tot en met 16 van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 worden opgeheven.

HOOFDSTUK 7**Slotbepaling****Art. 34**

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2017.

Gegeven te Brussel, 1 december 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Justitie,

Koen GEENS

*De minister van Sociale Zaken
en volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

Art. 33

Les articles 9 jusqu'à 16 de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 sont abrogés.

CHAPITRE 7**Disposition finale****Art. 34**

La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2017.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} décembre 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

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

Maggie DE BLOCK

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

BIJLAGEN

ANNEXES

Bijlage bij de wet van XXXX tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

DE GEDEPENALISEERDE INBREUKEN EN DE BIJHORENDE BEDRAGEN

A. Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004

Inbreuk op artikel	Bedrag in EURO
4, eerste paragraaf	500
4, tweede paragraaf	10.000
6	1.250
7, eerste paragraaf	2.500
7, tweede paragraaf	10.000
8	1.250
9	5.000
10	5.000
11	5.000
12	500
13	5.000
14	10.000
15	1.250
16	1.250
17	1.250
18	1.250
19	1.250
22	2.000
23	5.000
24	10.000

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van XXXX tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Brussel, 1 december 2016

FILIP

Van Koningswege:

De Minister van Justitie

Koen GEENS

De Minister van Sociale Zaken en volksgezondheid,

Maggie DE BLOCK

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De Staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

Annexe à la loi du XXXX instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

LES INFRACTIONS DEPENALISEES ET LES MONTANTS CORRESPONDANTS

A. Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

Infraction à l'article	Montant en EUROS
4, paragraphe 1 ^{er}	500
4, paragraphe 2	10.000
6	1.250
7, paragraphe 1 ^{er}	2.500
7, paragraphe 2	10.000
8	1.250
9	5.000
10	5.000
11	5.000
12	500
13	5.000
14	10.000
15	1.250
16	1.250
17	1.250
18	1.250
19	1.250
22	2.000
23	5.000
24	10.000

Vu pour être annexé à la loi du XXXX instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Bruxelles, le 1^{er} décembre 2016

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice

Koen GEENS

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

Maggie DE BLOCK

Le Ministre de la Mobilité

François BELLOT

Le Secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

BASISTEKST van de wet 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 19. Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 50 tot 5000 euro wordt gestraft, de kapitein of de eigenaar die, zelfs buiten België, een vaartuig zee doet kiezen of in de Belgische zeewateren of binnenwateren een vaartuig doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar brengt.	Art. 19. [...] Met een geldboete van 200 tot 1000000 euro wordt gestraft, de kapitein of de eigenaar die, zelfs buiten België, een vaartuig zee doet kiezen of in de Belgische zeewateren of binnenwateren een vaartuig doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar brengt.
Art. 21. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 19 en 20, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van 26 tot 300 (euro) of met één van die straffen alleen, ieder die de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.	Art. 21. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 19 en 20, wordt gestraft [...] met geldboete van geldboete van 200 tot 1000000 euro [...], ieder die de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.
Art. 25. Met gevangenisstraf van een tot zeven dagen en met geldboete van 1 tot 25 euro wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de retentie of het verbod tot afvaart van een vaartuig heeft uitgelokt door onjuist bevonden beweringen	Art. 25. [...] met geldboete van 1 tot 25 euro wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de retentie of het verbod tot afvaart van een vaartuig heeft uitgelokt door onjuist bevonden beweringen
Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van 26 tot 100 euro.	Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft [...] met geldboete van 26 tot 100 euro.
BASISTEKST van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 3. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen, al wie het bij artikel 1 bedoelde verdrag en toegevoegd reglement, deze wet en hun uitvoeringsbesluiten heeft overtreden.	Art. 3. Wordt gestraft [...] met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank [...], al wie het bij artikel 1 bedoelde verdrag en toegevoegd reglement, deze wet en hun uitvoeringsbesluiten heeft overtreden.
BASISTEKST van de wet 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP

Art. 5. § 1. De inbreuken op de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden bestraft met een gevangenisstraf van één maand tot twee jaar en met een geldboete van vijftig euro tot vijfduizend euro, of met slechts één van beide straffen.	Art. 5. § 1. De inbreuken op de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden bestraft [...] met een geldboete van vijftig euro tot vijfduizend euro, of met slechts één van beide straffen.
De bepalingen van het eerste Boek van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn op deze inbreuken van toepassing.	De bepalingen van het eerste Boek van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn op deze inbreuken van toepassing.
§ 2. Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf, in geval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling, echter niet lager zijn dan het dubbel van de straf die vroeger voor dezelfde inbreuk uitgesproken werd.	§ 2. Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf, in geval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling, echter niet lager zijn dan het dubbel van de straf die vroeger voor dezelfde inbreuk uitgesproken werd.
Art. 6. § 1. Bij het vaststellen van een van de in artikel 5, § 1, bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien er instemming is van de overtreder, een som geïnd worden, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn.	Art. 6. [...]
De Koning bepaalt het bedrag van deze som, dat niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdecieimen, alsook de nadere regels inzake inning.	
§ 2. Door betaling vervalt de strafdordering, tenzij het openbaar ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafdordering in te stellen.	
De kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.	
§ 3. Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de in artikel 7 van deze wet bedoelde ambtenaren een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete te dekken.	
De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake inning. Het door de overtreder bestuurde vaartuig	

wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot deze som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het vaartuig betaald zijn.

Wanneer na een periode van zesennegentig uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, deze som niet is betaald, kan het openbaar ministerie de inbeslagname van het vaartuig bevelen.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen aan de eigenaars van het vaartuig gezonden.

Het risico en de kosten voor het vaartuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele bewaringskosten van het vaartuig betaald werden.

§ 4. Indien de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing :

1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, boeten en wettelijke bijdragen; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° indien het vaartuig in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het voertuig moet verkopen bij niet-betaling van de geldboete en de gerechtskosten evenals de wettelijk voorziene bijdragen binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop van het vaartuig behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van sleep en bewaring van het vaartuig en wettelijk voorziene bijdragen. Het overschot wordt terugbetaald aan de eigenaar van het verkochte vaartuig.

§ 5. In geval van vrijspraak wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen vaartuig teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van

sleepkosten van het vaartuig vallen ten laste van de Staat. § 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de gerechtskosten; het in beslag genomen vaartuig wordt teruggegeven nadat het bewijs geleverd is dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten en gerechtskosten van het vaartuig betaald zijn. § 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen vaartuig worden teruggegeven wanneer het openbaar ministerie beslist geen vervolging in te stellen of wanneer de strafvordering vervallen of verjaard is.	
Art. 7. § 1. Onverminderd de bepalingen van het tweede lid, stelt de Koning de categorieën van ambtenaren vast die belast zijn met de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op deze wet en op haar uitvoeringsbesluiten. De ambtenaren, die tot een in het eerste lid bedoelde categorie behoren, zijn belast met de uitvoering van artikel 6 voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar deze ambtenaren hun standplaats hebben. De Koning kan de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verlenen aan daartoe individueel aangewezen ambtenaren die tot één van de categorieën uit het eerste lid behoren. De ambtenaren die tot een in het eerste lid bedoelde categorie behoren, stellen de inbreuken vast bij processen-verbaal, die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel. Een afschrift ervan wordt binnen vijftien dagen na de vaststelling van de inbreuk gezonden aan de overtreder. § 2. De bevoegde ambtenaren hebben toegang tot de lokalen, terreinen, vaartuigen en hebben het recht de beroepsboeken en -documenten in te zien van de ondernemingen die onderworpen zijn aan deze wet. Tot de bewoonde lokalen hebben zij evenwel enkel toegang wanneer zij met de hoedanigheid van officier van gerechtelijke	Art. 7. [...]

politie zijn bekleed en wanneer de rechter in de politierechtbank daartoe vooraf toestemming heeft verleend; de bezoeken in de bewoonde lokalen moeten tussen vijf en eenentwintig uur en door minstens twee ambtenaren gezamenlijk geschieden. Zij mogen deze beroepsboeken en -documenten nazien en ter plaatse afschrift nemen of een uittreksel vragen en allerlei nodige uitleg hierover eisen.	
Basistekst van de Wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 4. Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 500 tot 5 000 frank of met één van die straffen alleen, wordt gestraft eenieder die de in artikel 1 bedoelde Overeenkomst en haar Bijlagen, de bepalingen van deze wet, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.	Art. 4. [...] met een geldboete van 500 tot 5 000 frank [...], wordt gestraft eenieder die de in artikel 1 bedoelde Overeenkomst en haar Bijlagen, de bepalingen van deze wet, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.
BASISTEKST van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 13. § 1. Met gevangenisstraf van één maand tot één jaar en met een geldboete van vijfhonderd tot drieduizend frank of met één van die straffen alleen wordt gestraft, de kapitein of de eigenaar van een schip dat de Belgische vlag voert doch niet voorzien is van een geldige meetbrief, andere dan een Suez- of Panamameetbrief.	Art. 13. § 1. Met [...] een geldboete van vijfhonderd tot drieduizend frank [...] wordt gestraft, de kapitein of de eigenaar van een schip dat de Belgische vlag voert doch niet voorzien is van een geldige meetbrief, andere dan een Suez- of Panamameetbrief.
Wordt met dezelfde straffen gestraft de in deze paragraaf bedoelde kapitein of eigenaar die de in artikel 4 voorziene verplichting niet heeft nageleefd.	Wordt met dezelfde straffen gestraft de in deze paragraaf bedoelde kapitein of eigenaar die de in artikel 4 voorziene verplichting niet heeft nageleefd.
§ 2. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die de in artikel 9, § 1 en 2 bedoelde inspectie heeft verhinderd of belemmerd.	§ 2. Met [...] een geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank [...] wordt gestraft hij die de in artikel 9, § 1 en 2 bedoelde inspectie heeft verhinderd of belemmerd.
Met dezelfde straffen wordt gestraft hij die weigert in te gaan op de in artikel 10 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of netto-tonnenmaat van het schip.	Met dezelfde straffen wordt gestraft hij die weigert in te gaan op de in artikel 10 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of netto-tonnenmaat van het schip.
§ 3. Met gevangenisstraf van één tot zeven dagen en met een geldboete van één tot	§ 3. Met [...] een geldboete van één tot vijfentwintig frank wordt gestraft, de kapitein

vijftientig frank wordt gestraft, de kapitein of zijn lasthebber die de in artikel 8 voorziene verplichting niet heeft nageleefd.	of zijn lasthebber die de in artikel 8 voorziene verplichting niet heeft nageleefd.
§ 4. Met de straffen gesteld in artikelen 276 en 280 van het Strafwetboek, naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 299, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek, wordt gestraft ieder die de ambtenaren van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.	§ 4. Met de straffen gesteld in artikelen 276 en 280 van het Strafwetboek, naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 299, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek, wordt gestraft ieder die de ambtenaren van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.
Gezegde ambtenaren kunnen de bij deze paragraaf bedoelde strafbare handelingen op staande voet vaststellen door middel van processen-verbaal die bewijskracht hebben tot het tegenbewijs is geleverd.	Gezegde ambtenaren kunnen de bij deze paragraaf bedoelde strafbare handelingen op staande voet vaststellen door middel van processen-verbaal die bewijskracht hebben tot het tegenbewijs is geleverd.
§ 5. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de misdrijven die in dit artikel, met uitzondering van § 4, zijn bepaald.	§ 5. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de misdrijven die in dit artikel, met uitzondering van § 4, zijn bepaald.
BASISTEKST van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 14. § 1. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd verklaard worden :	Art. 14. § 1. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd verklaard worden :
1° zeeschepen die werden geregistreerd met gebruik van enig geschrift waarin valsheid werd gepleegd of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk document was gesteund;	1° zeeschepen die werden geregistreerd met gebruik van enig geschrift waarin valsheid werd gepleegd of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk document was gesteund;
2° zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.	2° zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.
§ 2. De zeeschepen die niet voldoen aan de hun door of krachtens deze wet opgelegde verplichting inzake registratie, kunnen door (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) op kosten en risico van de eigenaar aangehouden worden tot aan die verplichting is voldaan.	§ 2. De zeeschepen die niet voldoen aan de hun door of krachtens deze wet opgelegde verplichting inzake registratie, kunnen door (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) op kosten en risico van de eigenaar aangehouden worden tot aan die verplichting is voldaan.
§ 3. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van honderd frank tot vijftigduizend frank of met een van die straffen alleen worden gestraft :	§ 3. Met [...] geldboete van honderd frank tot vijftigduizend frank [...] gestraft :
1° de eigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein of al wie de bepalingen van deze wet of vastgesteld krachtens deze wet overtreedt;	1° de eigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein of al wie de bepalingen van deze wet of vastgesteld krachtens deze wet overtreedt;

2° de kapitein die de bepalingen van artikel 11, paragrafen 1 tot 3, of van artikel 12, tweede lid overtreedt.	2° de kapitein die de bepalingen van artikel 11, paragrafen 1 tot 3, of van artikel 12, tweede lid overtreedt.
§ 4. De bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de in deze wet omschreven misdrijven.	§ 4. De bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de in deze wet omschreven misdrijven.
BASISTEKST van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 15. Onverminderd de bevoegdheden van de personeelsleden van de politiediensten, zien de door de Koning aangewezen en daartoe beëdigde ambtenaren van het bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart toe op de naleving van de wetgeving die betrekking heeft op artikel 13 van deze wet en op haar uitvoeringsbesluiten.	Art. 15. Onverminderd de bevoegdheden van de personeelsleden van de politiediensten, zien de door de Koning aangewezen en daartoe beëdigde ambtenaren van het bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart toe op de naleving van de wetgeving die betrekking heeft op artikel 13 van deze wet en op haar uitvoeringsbesluiten.
Bij de uitvoering van hun opdrachten mogen zij schepen en vaartuigen, alsook alle lokalen die verbonden zijn met de scheepvaart, te allen tijde betreden. Plaatsen die tot woning dienen mogen zij slechts betreden met toelating van de bewoner of met verlof van de bevoegde politierechter.	Bij de uitvoering van hun opdrachten mogen zij schepen en vaartuigen, alsook alle lokalen die verbonden zijn met de scheepvaart, te allen tijde betreden. Plaatsen die tot woning dienen mogen zij slechts betreden met toelating van de bewoner of met verlof van de bevoegde politierechter.
Zij zijn bevoegd alle nodige maatregelen van administratieve aard te nemen om deze wetten en reglementen te doen naleven en om de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren.	Zij zijn bevoegd alle nodige maatregelen van administratieve aard te nemen om deze wetten en reglementen te doen naleven en om de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren.
Voorzover zij hiertoe werden aangewezen, stellen zij de misdrijven, omschreven in de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart, vast bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel.	Voorzover zij hiertoe werden aangewezen, stellen zij de misdrijven, omschreven in de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart, vast bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel.
Hiertoe kunnen zij zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, de identiteit van personen controleren overeenkomstig artikel 34, § 1, en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, hen verhoren en overgaan tot alle nuttige vaststellingen.	Hiertoe kunnen zij zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, de identiteit van personen controleren overeenkomstig artikel 34, § 1, en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, hen verhoren en overgaan tot alle nuttige vaststellingen.
Deze processen-verbaal worden binnen 15 dagen verzonden aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België alsook aan de bevoegde procureur des	Deze processen-verbaal worden binnen 15 dagen verzonden aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België alsook aan de bevoegde procureur des

Konings.	Konings.
Indien zij naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.	Indien zij naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.
	Voor de toepassing van de termijn bepaald in het zesde lid, vormt het geven van een waarschuwing of van een termijn om zich in regel te stellen, geen vaststelling van de overtreding.
BASISTEKST van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 8. § 1. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld worden belast met de opsporing en de vaststelling van inbreuken op de verordening bedoeld in artikel 9	Art. 8. § 1. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld worden belast met de opsporing en de vaststelling van inbreuken op de verordening [...].
De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld stellen de inbreuken vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen gericht aan de bevoegde overheidsinstantie.	De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld stellen de inbreuken vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen gericht aan de bevoegde autoriteit aangeduid in de Wet van XXXXX tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.
§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de schepen welke onder het toepassingsgebied van de verordening vallen en de haventerminals te betreden, ten einde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.	§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de schepen welke onder het toepassingsgebied van de verordening vallen en de haventerminals te betreden, ten einde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.
Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle papieren en overtuigingsstukken worden voorgelegd.	Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle papieren en overtuigingsstukken worden voorgelegd.
Iedere kapitein, eigenaar of terminalexploitant is verplicht de in § 1, eerste lid, bedoelde ambtenaren de	Iedere kapitein, eigenaar of terminalexploitant is verplicht de in § 1, eerste lid, bedoelde ambtenaren de

inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.		inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.	
Art. 9. Inbreuken op de verordening worden gestraft met een administratieve geldboete waarvan het bedrag per artikel van de verordening wordt bepaald in de onderstaande tabel:		[...]	
Inbreuk op artikel	Bedrag in EURO		
4, eerste lid	500		
4, tweede lid	10.000		
6	1.250		
7, eerste lid	2.500		
7, tweede lid	10.000		
8	1.250		
9	5.000		
10	5.000		
11	5.000		
12	500		
13	5.000		
14	10.000		
15	1.250		
16	1.250		
17	1.250		
18	1.250		
19	1.250		
22	2.000		
23	5.000		
24	10.000		

Art. 10. Bij herhaling binnen de drie jaar kan de bevoegde overheidsinstantie een administratieve geldboete opleggen die het bedrag bedoeld in artikel 9 overschrijdt, zonder evenwel het dubbele van dit bedrag te overschrijden.	[...]
Art. 11. Bij samenloop van strafbare gedragingen wordt één enkele administratieve geldboete opgelegd in verhouding tot de ernst van het geheel van de feiten. Deze kan niet hoger zijn dan 10 000 euro noch het totaal van de maximale geldboetes die opgelegd kunnen worden voor soortgelijke niet samenlopende feiten.	[...]
Art. 12. Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden het bedrag dat voor die inbreuk vermeld is in de bijlage, zonder minder te bedragen dan 60 euro.	[...]
Art. 13. § 1. De bevoegde overheidsinstantie kan geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de administratieve geldboete toekennen voor zover zij geen andere administratieve geldboete heeft opgelegd aan de persoon die de inbreuk begaan heeft gedurende een periode van een jaar voorafgaand aan het begaan van de inbreuk.	[...]
§ 2. Het uitstel geldt voor een proefperiode van een jaar. De proefperiode gaat in vanaf de datum van kennisgeving van de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete.	[...]
§ 3. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen wanneer een nieuwe inbreuk leidt tot een beslissing die een nieuwe administratieve geldboete oplegt.	[...]
De administratieve geldboete waarvan de betaling uitvoerbaar wordt door de herroeping van het uitstel, wordt zonder	[...]

beperking samengevoegd met die welke wordt opgelegd voor de nieuwe inbreuk.	
Art. 14. Er kan geen administratieve geldboete worden opgelegd meer dan twee jaar na de dag waarop de inbreuk werd gepleegd.	[...]
Art. 15. § 1. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 8, § 1, tweede lid, zendt de bevoegde overheidsinstantie aan de betrokkene binnen een termijn van dertig dagen te rekenen van de dag waarop de inbreuk werd vastgesteld, een afschrift van het in artikel 8, § 1, tweede lid, bedoelde proces-verbaal.	[...]
Wanneer een vermeende inbreuk wordt vastgesteld op basis van een klacht zendt de bevoegde overheidsinstantie, behoudens de gevallen van onontvankelijkheid bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, en in de gevallen bedoeld in artikel 6, derde lid, en artikel 7, § 3, binnen de dertig dagen na de ontvangst van de klacht een afschrift van deze klacht aan de betrokkene.	[...]
§ 2. De in paragraaf 1, eerste en tweede lid, bedoelde afschriften worden vergezeld van een geschrift met vermelding van :	[...]
1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete gestart is;	[...]
2° de dagen en uren waarop de vervoerder of terminalexploitant het recht heeft om het dossier te consulteren;	[...]
3° het recht om zicht te laten bijstaan door een raadsman;	[...]
4° de mogelijkheid om binnen de dertig dagen na de verzenddatum van de kennisgeving de verweermiddelen per brief, per fax of per elektronisch bericht aan de bevoegde overheidsinstantie te laten worden en eventueel het verzoek om gehoord te worden.	[...]
§ 3. Indien de bevoegde overheidsinstantie een verzoek ontvangt, in overeenstemming	[...]

met paragraaf 2, 4°, beschikt zij over vijftien dagen, volgend op de ontvangst van dit verzoek, om de datum van de hoorzitting aan de betrokkene per brief, per fax of per elektronisch bericht te melden. De hoorzitting moet plaatsvinden na de vijftiende en uiterlijk op de dertigste dag na de verzending van de mededeling van de datum van de hoorzitting.	
Art. 16. Niet eerder dan na afloop van de in artikel 15, § 2, 4°, bedoelde termijn van dertig dagen of, in voorkomend geval, na het horen van de betrokkene, neemt de bevoegde overheidsinstantie een beslissing betreffende de feiten die het voorwerp uitmaken van de procedure. Zij betekent deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief. Artikel 53bis van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op dit aangetekend schrijven.	[...]
De beslissing die een administratieve geldboete oplegt, vermeldt, op straffe van nietigheid, het bedrag ervan, alsook de mogelijke rechtsmiddelen tegen de beslissing.	[...]

TEXTE DE BASE de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 19. Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 50 à 5000 euros, le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un bâtiment de navigation ou fait naviguer dans les eaux maritimes ou les eaux intérieures un bâtiment de navigation dont l'état compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou l'environnement marin.	Art. 19. Est puni [...] d'une amende de 200 à 1000000 euros , le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un bâtiment de navigation ou fait naviguer dans les eaux maritimes ou les eaux intérieures un bâtiment de navigation dont l'état compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou l'environnement marin.
Art. 21. Sans préjudice des dispositions des articles 19 et 20, est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 300 (euros) ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.	Art. 21. Sans préjudice des dispositions des articles 19 et 20, est punie [...] d'une amende de 200 à 1000000 euros [...], toute personne qui a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.
Art. 25. Tout membre de l'équipage qui a provoqué la rétention ou l'interdiction de départ d'un bâtiment de navigation par des allégations reconnues inexactes, est puni d'un emprisonnement de un à sept jours et d'une amende de 1 à 25 euros.	Art. 25. Tout membre de l'équipage qui a provoqué la rétention ou l'interdiction de départ d'un bâtiment de navigation par des allégations reconnues inexactes, est puni [...] d'une amende de 1 à 25 euros.
Si les allégations inexactes ont été faites sciemment le coupable est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 à 100 euros.	Si les allégations inexactes ont été faites sciemment le coupable est puni [...] d'une amende de 26 à 100 euros.
TEXTE DE BASE de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 3. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six à trois cent francs ou d'une de ces peines seulement, celui qui a contrevenu à la Convention et au Règlement visés à l'article premier, à la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution.	Art. 3. Est puni [...] d'une amende de vingt-six à trois cent francs [...], celui qui a contrevenu à la Convention et au Règlement visés à l'article premier, à la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution.
TEXTE DE BASE de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI

Art. 5. § 1er. Les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont punies d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinquante euros à cinq mille euros, ou d'une de ces peines seulement.	Art. 5. § 1er. Les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont punies [...] d'une amende de cinquante euros à cinq mille euros, ou d'une de ces peines seulement.
Les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.	Les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.
§ 2. En cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, la peine ne pourra, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.	§ 2. En cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, la peine ne pourra, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.
Art. 6. § 1er. Lors de la constatation d'une des infractions visées à l'article 5, § 1er, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, une somme peut être perçue immédiatement, soit dans un délai déterminé par le Roi. Le Roi détermine la somme dont le montant ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels et les modalités en matière de perception. § 2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action. La notification a lieu par envoi recommandé; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt. § 3. Si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des agents visés à l'article 7 une somme destinée à couvrir l'amende éventuelle. Le Roi fixe le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception. Le bâtiment conduit par l'auteur de l'infraction est retenu aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment. Si la somme due n'est pas payée dans les nonante-six heures suivant la constatation de l'infraction, la saisie du bâtiment peut être ordonnée par le ministère public.	Art. 6. [...]

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du bâtiment dans les deux jours ouvrables. Le bâtiment reste aux frais et risques de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie. La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du bâtiment. § 4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé, les dispositions suivantes sont d'application : 1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions dues à l'Etat; l'excédent éventuel est restitué; 2° lorsque le bâtiment est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du bâtiment, à défaut du paiement de l'amende, les frais de justice et les contributions légales dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours. Le produit de la vente appartient de plein droit à l'Etat pour la partie des amendes prononcées, des frais de justice, les contributions légales ainsi que sur des frais éventuels de conservation et de remorquage du bâtiment; l'excédent éventuel est restitué au propriétaire du bâtiment vendu. § 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, la somme perçue ou consignée ou le bâtiment saisi est restitué; les frais éventuels de conservation et du remorquage du bâtiment sont à charge de l'Etat. § 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé ou suspension du prononcé, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le bâtiment saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment y compris les coûts de remorquage et les frais de justice dus à l'Etat. § 7. Lorsque le ministère public décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite, la somme consignée ou le bâtiment saisi est restitué.	
---	--

Art. 7. § 1er. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa, le Roi désigne les catégories d'agents qui sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution. Les agents appartenant à l'une des catégories visées à l'alinéa 1er sont chargés de l'application de l'article 6 pour autant qu'ils aient été individuellement désignés à cette fin par le procureur général auprès de la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence administrative. Le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire à des agents, individuellement désignés à cet effet, qui appartiennent à l'une des catégories visées à l'alinéa 1er. Les agents appartenant à l'une des catégories visées à l'alinéa 1er constatent les infractions dans des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est envoyée au contrevenant dans les quinze jours de la constatation de l'infraction. § 2. Les agents qualifiés ont accès aux locaux, terrains, bâtiments et ont le droit de vérifier les livres et documents professionnels des entreprises, soumis à la présente loi. Toutefois, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités, que s'ils sont revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire et qu'avec l'autorisation préalable du juge au tribunal de police; les visites dans les locaux habités doivent être effectuées entre cinq heures du matin et neuf heures du soir, conjointement par au moins deux agents. Ils peuvent vérifier les livres et documents professionnels, en prendre sur place des copies ou extraits et exiger toutes explications utiles à leur sujet.	Art. 7. [...]
TEXTE DE BASE la loi du 20 aout 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 4. Est punie d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 5 000 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu à la	Art. 4. Est punie [...] d'une amende de 500 à 5 000 francs [...], toute personne qui a contrevenu à la Convention et ses Annexes visées à l'article premier, aux dispositions de

Convention et ses Annexes visées à l'article premier, aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.	la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.
TEXTE DE BASE de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 13. § 1. Est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de cinq cents à trois mille francs ou d'une de ces peines seulement, le capitaine ou le propriétaire d'un navire battant pavillon belge qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable, autre qu'un certificat de jaugeage Suez ou Panama.	Art. 13. § 1. Est puni [...] d'une amende de cinq cents à trois mille francs [...], le capitaine ou le propriétaire d'un navire battant pavillon belge qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable, autre qu'un certificat de jaugeage Suez ou Panama.
Est puni des mêmes peines le capitaine ou propriétaire visé au présent paragraphe, qui n'a pas rempli l'obligation prévue à l'article 4.	Est puni des mêmes peines le capitaine ou propriétaire visé au présent paragraphe, qui n'a pas rempli l'obligation prévue à l'article 4.
§ 2. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt six à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui a empêché ou entravé l'inspection visée à l'article 9, § 1er et 2.	§ 2. Est puni [...] d'une amende de vingt six à trois cents francs, [...] celui qui a empêché ou entravé l'inspection visée à l'article 9, § 1er et 2.
Est puni des mêmes peines celui qui refuse de donner suite à la requête visée à l'article 10 en vue de déterminer la jauge brute ou nette du navire.	Est puni des mêmes peines celui qui refuse de donner suite à la requête visée à l'article 10 en vue de déterminer la jauge brute ou nette du navire.
§ 3. Est puni d'un emprisonnement d'un à sept jours et d'une amende d'un à vingt-cinq francs, le capitaine ou son mandataire qui n'a pas rempli l'obligation prévue à l'article 8.	§ 3. Est puni [...] d'une amende d'un à vingt-cinq francs, le capitaine ou son mandataire qui n'a pas rempli l'obligation prévue à l'article 8.
§ 4. Est puni des peines prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, celui qui insulte ou qui frappe les fonctionnaires du service chargé du contrôle de la navigation lors de l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur profession.	§ 4. Est puni des peines prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, celui qui insulte ou qui frappe les fonctionnaires du service chargé du contrôle de la navigation lors de l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur profession.
Lesdits fonctionnaires peuvent constater sur le champ par procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les actes punissables visés au présent paragraphe.	Lesdits fonctionnaires peuvent constater sur le champ par procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les actes punissables visés au présent paragraphe.
§ 5. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions visées par le présent article, à l'exception du § 4.	§ 5. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions visées par le présent article, à l'exception du § 4.

TEXTE DE BASE de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 14. § 1. Les navires suivants peuvent être confisqués :	Art. 14. § 1. Les navires suivants peuvent être confisqués :
1° les navires enregistrés sur la base d'un quelconque document entaché de faux ou pour lesquels une déclaration d'enregistrement basée sur un tel document a été faite;	1° les navires enregistrés sur la base d'un quelconque document entaché de faux ou pour lesquels une déclaration d'enregistrement basée sur un tel document a été faite;
2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plus d'un pavillon.	2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plus d'un pavillon.
§ 2. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par la présente loi ou en vertu de celle-ci, peuvent être retenus par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet aux frais, risques et périls du propriétaire jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.	§ 2. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par la présente loi ou en vertu de celle-ci, peuvent être retenus par (les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) aux frais, risques et périls du propriétaire jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.
§ 3. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent francs à cinquante mille francs ou d'une de ces peines seulement :	§ 3. Est puni [...] d'une amende de cent francs à cinquante mille francs [...] :
1° le propriétaire, armateur, armateur-gérant, affréteur, capitaine ou quiconque contrevient aux dispositions de la présente loi ou arrêtés en vertu de celle-ci;	1° le propriétaire, armateur, armateur-gérant, affréteur, capitaine ou quiconque contrevient aux dispositions de la présente loi ou arrêtés en vertu de celle-ci;
2° le capitaine qui contrevient aux dispositions de l'article 11, paragraphes 1er à 3, ou de l'article 12, deuxième alinéa.	2° le capitaine qui contrevient aux dispositions de l'article 11, paragraphes 1er à 3, ou de l'article 12, deuxième alinéa.
§ 4. Toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal, en ce compris le chapitre VII et l'article 85, s'appliquent aux infractions prévues par la présente loi.	§ 4. Toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal, en ce compris le chapitre VII et l'article 85, s'appliquent aux infractions prévues par la présente loi.
TEXTE DE BASE de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 15. Sans préjudice des compétences des membres du personnel des services de police, les fonctionnaires de l'administration des Affaires maritimes et de la Navigation désignés par le Roi et assermentés à cette fin veillent au respect de la législation relative à	Art. 15. Sans préjudice des compétences des membres du personnel des services de police, les fonctionnaires de l'administration des Affaires maritimes et de la Navigation désignés par le Roi et assermentés à cette fin veillent au respect de la législation relative à

l'article 13 de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.	l'article 13 de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.
Dans l'exercice de leurs missions, il leur est, à tout moment, permis d'accéder aux bateaux et navires, ainsi qu'à tout local en rapport avec la navigation. L'accès aux lieux d'habitation n'est permis que moyennant la permission de l'occupant ou l'autorisation du juge de police compétent.	Dans l'exercice de leurs missions, il leur est, à tout moment, permis d'accéder aux bateaux et navires, ainsi qu'à tout local en rapport avec la navigation. L'accès aux lieux d'habitation n'est permis que moyennant la permission de l'occupant ou l'autorisation du juge de police compétent.
Ils sont habilités à prendre toutes les mesures administratives utiles pour faire respecter ces lois et règlements et assurer la sécurité de la navigation.	Ils sont habilités à prendre toutes les mesures administratives utiles pour faire respecter ces lois et règlements et assurer la sécurité de la navigation.
Pour autant qu'ils aient été désignés à cet effet, ils constatent les infractions définies dans les lois et règlements relatifs à la navigation et les constatent en dressant des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.	Pour autant qu'ils aient été désignés à cet effet, ils constatent les infractions définies dans les lois et règlements relatifs à la navigation et les constatent en dressant des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.
A cet effet, ils peuvent se faire communiquer tous les renseignements et documents nécessaires, contrôler l'identité des personnes conformément à l'article 34, § 1er, et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, les entendre et procéder à toutes les constatations utiles.	A cet effet, ils peuvent se faire communiquer tous les renseignements et documents nécessaires, contrôler l'identité des personnes conformément à l'article 34, § 1er, et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, les entendre et procéder à toutes les constatations utiles.
Ces procès-verbaux sont envoyés dans les quinze jours au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique ainsi qu'au procureur du Roi compétent.	Ces procès-verbaux sont envoyés dans les quinze jours au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique ainsi qu'au procureur du Roi compétent.
Ils informent immédiatement le service de police compétent de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.	Ils informent immédiatement le service de police compétent de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.
	Pour l'application du délai défini à l'alinéa 6, le fait de donner un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.
TEXTE DE BASE de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 8. § 1. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont chargés	Art. 8. § 1. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont chargés

de rechercher et de constater les infractions au règlement visés à l'article 9.	de rechercher et de constater les infractions au règlement [...].														
Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent les infractions par l'établissement de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, adressés à l'autorité publique compétente.	Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent les infractions par l'établissement de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, adressés à l'autorité compétente désignée dans la loi du XXXX instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.														
§ 2. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit de se rendre en tout temps à bord des navires dans le champ d'application du règlement et d'accéder les terminaux de port, pour y effectuer les constatations rentrant dans leur mission.	§ 2. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit de se rendre en tout temps à bord des navires dans le champ d'application du règlement et d'accéder les terminaux de port, pour y effectuer les constatations rentrant dans leur mission.														
Ils ont également le droit d'exiger la production de tous les documents et de toutes pièces à conviction	Ils ont également le droit d'exiger la production de tous les documents et de toutes pièces à conviction														
Tout capitaine, propriétaire ou exploitant de terminal est tenu de donner aux fonctionnaires visés au § 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} , les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.	Tout capitaine, propriétaire ou exploitant de terminal est tenu de donner aux fonctionnaires visés au § 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} , les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.														
Art. 9. Les infractions au règlement sont sanctionnées par une amende administrative. dont le montant est défini par article du règlement dans le tableau ci-après :	[...]														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Infraction à l'article</th><th>Montant en EUROS</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4, paragraphe 1^{er}</td><td>500</td></tr> <tr> <td>4, paragraphe 2</td><td>10.000</td></tr> <tr> <td>6</td><td>1.250</td></tr> <tr> <td>7, paragraphe 1^{er}</td><td>2.500</td></tr> <tr> <td>7, paragraphe 2</td><td>10.000</td></tr> <tr> <td>8</td><td>1.250</td></tr> </tbody> </table>	Infraction à l'article	Montant en EUROS	4, paragraphe 1 ^{er}	500	4, paragraphe 2	10.000	6	1.250	7, paragraphe 1 ^{er}	2.500	7, paragraphe 2	10.000	8	1.250	
Infraction à l'article	Montant en EUROS														
4, paragraphe 1 ^{er}	500														
4, paragraphe 2	10.000														
6	1.250														
7, paragraphe 1 ^{er}	2.500														
7, paragraphe 2	10.000														
8	1.250														

9	5.000	
10	5.000	
11	5.000	
12	500	
13	5.000	
14	10.000	
15	1.250	
16	1.250	
17	1.250	
18	1.250	
19	1.250	
22	2.000	
23	5.000	
24	10.000	
Art. 10. En cas de récidive dans les trois ans, l'autorité publique compétente peut infliger une amende administrative d'un montant supérieur au montant visé à l'article 9, sans toutefois dépasser le double de ce montant.		[...]
Art. 11. En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des fait est prononcée. Celle-ci ne peut être supérieure à 10 000 euros ni au total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.		[...]
Art. 12. Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné pour cette infraction dans l'annexe, sans toutefois être inférieur à 60 euros.		[...]

Art. 13. § 1 ^{er} . L'autorité publique compétente peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de l'amende administrative pour autant qu'elle n'ait pas infligé une autre amende administrative au contrevenant dans un délai d'un an précédant l'infraction.	[...]
§ 2. Le sursis vaut pendant une période probatoire d'un an. La période probatoire commence à courir à partir de la date de notification de la décision d'infliger une amende administrative.	
§ 3. Le sursis est révoqué de plein droit lorsqu'une nouvelle infraction donne lieu à une décision infligeant une nouvelle amende administrative.	
L'amende administrative dont le paiement devient exécutoire suite à la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.	
Art. 14. Aucune amende administrative ne peut être infligée plus de deux ans à compter du jour où l'infraction a été commise.	
Art. 15. § 1 ^{er} . Lorsqu'une infraction est constatée conformément à l'article 8, paragraphe 1 ^{er} , alinéa 2, l'autorité publique compétente notifie à l'intéressé dans un délai de trente jours à compter à partir du jour où l'infraction est constatée, une copie du procès-verbal visé à l'article 8, paragraphe 1 ^{er} , alinéa 2.	
Lorsqu'une infraction supposée est constatée sur la base d'une plainte, l'autorité publique compétente notifie dans les trente jours après réception de la plainte, une copie de cette plainte à l'intéressé, sauf dans les cas d'irrecevabilité visés à l'article 6, alinéas 1 ^{er} et 2, et dans les cas visés à l'article 6, alinéa 3, et à l'article 7, paragraphe 3.	
§ 2. Les copies visées au paragraphe 1 ^{er} , alinéas 1 ^{er} et 2, sont accompagnées d'un écrit mentionnant :	

1° les faits pour lesquels une procédure d'amende administrative est entamée;	
2° les jours et les heures pendant lesquels il a le droit de consulter son dossier;	
3° le droit de se faire assister par un conseil;	
4° la possibilité d'envoyer par lettre, télécopie ou courriel à l'autorité publique compétente, dans un délai de trente jours à compter de la date de la notification les moyens de défense et, éventuellement, une demande d'audition.	
§ 3. Si l'autorité publique compétente reçoit une demande conformément au paragraphe 2, 4°, elle dispose de quinze jours à compter de la réception de cette demande pour notifier à l'intéressé par lettre, télécopie ou courriel la date de la séance d'audition. La séance d'audition doit avoir lieu après le quinzième et au plus tard, le trentième jour suivant l'envoi de la notification de la date de la séance d'audition.	
Art. 16. Ce n'est qu'après le délai de trente jours visé à l'article 15, paragraphe 2, 4°, ou le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, que l'autorité publique compétente prend une décision relative aux faits qui font l'objet de la procédure. Elle notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée. L'article 53bis du Code Judiciaire est applicable à cette lettre recommandée.	
La décision infligeant une amende administrative indique, sous peine de nullité, son montant ainsi que les voies de recours possibles contre la décision.	