

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 mars 2022

PROJET DE LOI**relatif à la pêche et
diverses modifications
du Code belge de la Navigation**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 maart 2022

WETSONTWERP**betreffende visserij en
verscheidene wijzigingen
van het Belgisch Scheepvaartwetboek****SOMMAIRE**

Pages

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	16
Analyse d'impact	22
Avis du Conseil d'État	34
Projet de loi	40
Coordination des articles	50

INHOUD

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	16
Impactanalyse	28
Advies van de Raad van State	34
Wetsontwerp	40
Coördinatie van de artikelen	61

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 16 mars 2022.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 21 mars 2022.

De regering heeft dit wetsontwerp op 16 maart 2022 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 21 maart 2022 door de Kamer ontvangen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Écolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Ce projet de loi vise la révision des règles de pêche fédérales et l'optimisation du Code belge de la Navigation.

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

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

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp beoogt de herziening van de federale visserijregels en de optimalisatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

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

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

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

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

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

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

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

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

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

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

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

Afin de créer ce cadre, la définition de navire de plaisance est modifiée de sorte qu'un navire de mer utilisé à des fins professionnelles pour la pêche ne peut plus être considéré comme un navire de plaisance. L'intention n'est pas d'inclure un pêcheur sportif ou le pêcheur récréatif occasionnel. Les navires qu'ils utilisent seront toujours considérés comme des navires de plaisance. La poursuite de l'élaboration des règles se fera dans le futur arrêté d'exécution pour la pêche. Tant le secteur que la Région flamande seront impliqués dans sa préparation.

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

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

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

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

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

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

Om dit kader te creëren wordt de definitie van pleziervaartuig gewijzigd zodat een zeeschip dat bedrijfs- of beroepsmatige gebruikt wordt voor visserij niet meer kan worden beschouwd als een pleziervaartuig. Het is niet de bedoeling om een sportvisser of de occasionele recreatieve visser hieronder te brengen. De vaartuigen waar zij gebruik van maken, zullen nog steeds beschouwd worden als pleziervaart. De verdere uitwerking van de regels zal gebeuren in het toekomstige uitvoeringsbesluit voor de visserij. Bij de opstelling ervan wordt zowel de sector als het Vlaams Gewest betrokken.

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

1. Voor het versterken van het handhavings- en vervolgingsregime

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

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

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

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

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

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

3. Connaissance

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

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

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

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

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

Le Conseil d'État a rendu son avis 70.800/4 du 2 février 2022. Les commentaires du Conseil d'État ont été pleinement pris en compte.

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

2. Federale instantie voor onderzoek voor scheepvaartongevallen (FOSO)

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

3. Cognossement

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

Het betreffen de volgende artikelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek:

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

De verschillende wijzigingen worden verder toegelicht bij de toelichting bij de artikelen.

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

De Raad van State heeft zijn advies 70.800/4 gegeven op 2 februari 2022. Met de opmerkingen van de Raad van State werd integraal rekening gehouden.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 2

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

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

Article 3

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

Une définition de navire de pêche est introduite à l'article 1.1.1.3., 26°, basée sur la définition introduite dans la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995 et approuvée par la loi du 21 décembre 2017.

Article 4

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

Article 5

L'article 2.2.6.20. est complété d'un alinéa qui explique de quelle manière une garantie financière peut être fournie afin de lever une saisie conservatoire sur un navire de mer. Sous la réglementation existante, les tribunaux ont toujours exigé une garantie bancaire émise par une

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Artikel 2

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

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

Artikel 3

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

Er wordt een definitie opgenomen van vissersvaartuig in artikel 1.1.1.3., 26°, gebaseerd op definitie opgenomen in het Internationaal Verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, opgemaakt te Londen op 7 juli 1995 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017.

Artikel 4

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

Artikel 5

Artikel 2.2.6.20. wordt aangevuld met een lid waarin duidelijk wordt gemaakt op welke wijze een financiële zekerheid kan worden gesteld opdat een bewarend beslag op een zeeschip kan worden opgeheven. Onder de bestaande regelgeving werd door de rechtbanken

banque dont le siège se trouve dans le ressort de la Cour d'appel où le navire a été saisi.

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

Article 6

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

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

Les modifications que l'article 6 de l'avant-projet apporte à l'article 2.3.1.22, § 1^{er}, 2^o, du Code visent à y remplacer la notion de connaissement par celle d'obligation. Elles aboutissent à rétablir cette disposition dans une version plus proche de sa version initiale.

Articles 7 et 8

Un nouvel article 4.1.2.8/3. est inséré dans le Code belge de la Navigation afin de prévoir des sanctions appropriées en cas d'abus de drogues et d'alcool dans la navigation. Par conséquent, ces dispositions du Code belge de la Navigation peuvent être abrogées.

steeds een bankgarantie vereist uitgegeven door een bank die een zetel heeft in het rechtsgebied van het Hof van Beroep waar het beslag op het schip werd gelegd.

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

Artikel 6

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

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

De wijzigingen die bij artikel 6 van het voorontwerp aangebracht worden in artikel 2.3.1.22, § 1, 2^o, van het Wetboek strekken ertoe in die laatste bepaling het begrip "cognossement" te vervangen door het begrip "verbintenis". Ze leiden ertoe dat die bepaling hersteld wordt in een versie die nauwer aansluit bij de oorspronkelijke versie ervan.

Artikelen 7 en 8

Er wordt een nieuw artikel 4.1.2.8/3. ingevoegd in het Belgisch Scheepvaartwetboek om gepaste sancties te voorzien voor drug- en alcohol misbruik binnen de scheepvaart. Bijgevolg kunnen deze bepalingen uit het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgeheven.

Article 9

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

Article 10

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

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

Article 11

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) a été créé par la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. Le 8 mai 2019, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a été abrogée par la loi du 8 mai 2019 introduisant le Code belge de la Navigation. L'OFEAN a été intégré au Service public fédéral Mobilité et Transports par la loi du 16 juin 2021.

La Cour constitutionnelle a indiqué dans l'arrêt 158/2013 du 21 novembre 2013 que la contribution à l'OFEAN est une taxe, pas une redevance. En effet, il n'y a pas de contrepartie de la part de l'OFEAN pour chaque contribution. Il s'agit toutefois du pôle des exploitants de navires belges et du pôle des exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port maritime belge qui supportent conjointement la charge. Le montant total des contributions s'élève à 250 000 euros par an (non indexé) et est destiné à couvrir les frais de création, de personnel et de fonctionnement de l'OFEAN.

Bien que le SPF Finances ait le rôle central dans la perception des recettes fiscales au sein de la structure de l'État belge, les recherches ont montré que le traitement

Artikel 9

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

Artikel 10

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

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

Artikel 11

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

Het Grondwettelijk Hof gaf in het arrest 158/2013 van 21 november 2013 aan dat de bijdrage aan de FOSO een belasting is, geen retributie. Immers is er niet voor elke bijdrage een tegenprestatie door de FOSO. Het is echter de pool van exploitanten van Belgische schepen en de pool van exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische zeehaven aandoen, die gezamenlijk de last dragen. Het totale bedrag van de bijdragen bedraagt 250 000 euro per jaar (niet geïndexeerd) en beoogt de dekking van oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO.

Hoewel de FOD Financiën binnen de structuur van de Belgische Federale Staat de centrale plaats bekleedt op het vlak van het innen van fiscale ontvangsten, heeft

historique, la perception et le recouvrement de la contribution à l'OFEAN peuvent être davantage organisés au sein du SPF Mobilité et Transports, notamment en raison de l'importance limitée des montants individuels. Le fait que le SPF Mobilité et Transports dispose également de l'expertise nécessaire pour la perception des factures et des invitations à payer permet de garantir que les contributions nécessaires seront effectivement payées et que l'imputation comptable au fonds de dépenses de l'OFEAN sera maintenue.

Comme l'OFEAN a été intégré au SPF Mobilité et Transports, cette façon de travailler peut être simplifiée par le législateur en chargeant le SPF de la perception des recettes fiscales de l'OFEAN.

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

Une deuxième adaptation concerne la date à laquelle les paiements à l'OFEAN sont dus. En ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, rien ne change, mais pour les navires belges, cette date est avancée du 1^{er} octobre au 1^{er} février. En effet, tout navire de mer belge qui entre dans le champ d'application de la réglementation sur l'OFEAN est soumis à une contribution. Il n'est donc pas nécessaire d'attendre le 1^{er} octobre pour recouvrer ces contributions. L'avance présente 2 avantages supplémentaires, à savoir que l'OFEAN dispose déjà d'un budget effectif dès le début de l'année et pas seulement sur papier, et que les objections éventuelles peuvent être traitées avant que les contributions des navires sous pavillon étranger ne soient calculées. En effet, la contribution de navires étrangers dépend de la composition de la flotte belge. La contribution totale des navires belges est déduite du montant non indexé de 250 000 euros et le résultat est divisé par le nombre d'escales effectuées par les navires étrangers.

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

onderzoek uitgewezen dat de historische verwerking, de inning en invordering van de bijdrage aan de FOSO verder kan georganiseerd worden binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, in het bijzonder wegens het beperkte belang van de individuele bedragen. Doordat ook de FOD Mobiliteit en Vervoer over de nodige expertise beschikt voor het innen van facturen en betalingsuitnodigingen, kan gegarandeerd worden dat de nodige bijdragen effectief betaald zullen worden opdat de nodige bijdragen effectief betaald zullen worden en de boekhoudkundige imputatie naar het uitgavenfonds van de FOSO verzekerd blijft.

Doordat de FOSO nu een onderdeel is geworden van de FOD Mobiliteit en Vervoer kan deze manier van werken worden vereenvoudigd om de FOD door de wetgever te laten belasten met de inning van de fiscale ontvangsten van de FOSO.

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

Een tweede aanpassing betreft de datum waarop de betalingen aan de FOSO verschuldigd zijn. Voor wat betreft de schepen onder vreemde vlag verandert er niets, maar voor Belgische schepen wordt dit vervroegd van 1 oktober naar 1 februari. Immers is elk Belgisch zeeschip dat op 1 januari valt onder het toepassingsgebied van de regelgeving op de FOSO een bijdrage verschuldigd. Het is dan ook niet noodzakelijk om te wachten tot 1 oktober om deze bijdrage te innen. Het vervroegen heeft nog 2 bijkomende voordelen, namelijk beschikt de FOSO reeds van het begin van het jaar over een effectief budget en niet enkel op papier en tevens kunnen mogelijke ingediende bezwaren behandeld worden alvorens de bijdrage van schepen onder vreemde vlag wordt berekend. De bijdrage van vreemde schepen is immers afhankelijk van de samenstelling van de Belgische vloot. Van het niet-geïndexeerde bedrag van 250 000 euro wordt de totale bijdrage van de Belgische schepen afgetrokken en wordt het resultaat gedeeld door het aantal aanlopen door vreemde schepen.

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

Article 12

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

Article 13

Un nouveau paragraphe 1^{er}/1 est inséré à l'article 4.1.2.6. du Code belge de la Navigation.

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

La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 50 à 5 000 euros.

Article 14

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

L'article 4.2.1.2. du Code belge de la Navigation stipule que les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi contrôlent le respect de obligations prévues par le présent code, par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation et par la loi. Il est donc important que les sanctions nécessaires soient prévues pour, par exemple, les infractions commises par des navires sous pavillon étranger constatées en Belgique. Il s'agit de créer des règles du jeu équitables et de lutter contre la concurrence déloyale.

Article 15

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

Artikel 12

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

Artikel 13

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

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

De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5 000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 50 tot 5 000 euro.

Artikel 14

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

Artikel 4.2.1.2. van het Belgisch Scheepvaartwetboek bepaalt dat de scheepvaartcontroleurs aangeduid door de Koning het toezicht uitoefenen op de naleving van de krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen. Het is dan ook van belang dat de nodige sancties voorzien zijn voor bijvoorbeeld inbreuken gemaakt door schepen onder vreemde vlag die worden vastgesteld in België. Dit om gelijk speelveld te creëren en oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

Artikel 15

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

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

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

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

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

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

Article 16

Un nouvel article 4.1.2.8/3. est inséré dans le Code belge de la Navigation afin de prévoir des sanctions appropriées en cas d'abus de drogues et d'alcool dans la navigation. Par conséquent, ces dispositions du Code belge de la Navigation peuvent être abrogées.

Article 17

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

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

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

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

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

Behalve dan bij samenloop worden er geen gevangenisstraffen opgelegd.

Artikel 16

Er wordt een nieuw artikel 4.1.2.8/3. ingevoegd in het Belgisch Scheepvaartwetboek om gepaste sancties te voorzien voor drug- en alcohol misbruik binnen de scheepvaart. Bijgevolg kunnen deze bepalingen uit het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgeheven.

Artikel 17

In artikel 14 worden enkele onvolledigheden en tegenstrijdigheden wegwerkt.

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

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

Article 18

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

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

Article 19

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

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

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

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

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

Artikel 18

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

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

Artikel 19

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

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

Zo wordt de terugbetaling door derden van onkosten betaald door de FOSO of één van de personeelsleden in het fonds gestort. Dit betreft voornamelijk de terugbetaling door de Europese Commissie of het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid waarbij de kosten voor door hun georganiseerde vergaderingen voor het hotel, vervoer en dagvergoeding worden terugbetaald. Het betreft hier onkosten aangegaan door de FOSO voor

sont reversées au solde disponible de l'OFEAN en tant que recettes non fiscales.

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

Article 20

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

Article 21

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

Article 22

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

de l'uitoefening van hun taken en die gelden komen als niet-fiscale ontvangsten terug bij het beschikbare saldo van de FOSO.

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

Artikel 20

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

Artikel 21

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

Artikel 22

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

Article 23

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

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Artikel 23

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

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

AVANT-PROJET DE LOI

Soumis à l'avis du Conseil d'État

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3° d'une garantie signée par un membre du "International Group of Protection and Indemnity Clubs" et acceptée par le saisissant."

VOORONTWERP VAN WET

Onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Le Service public fédéral Mobilité et Transports est chargé de la perception des contributions visées aux paragraphes 2 et 3. Lors de la perception, le Service public fédéral Mobilité et Transports impute immédiatement ces contributions sur le fonds budgétaire "Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accident de navigation" tel que visé à la rubrique 33 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.";

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

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

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

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

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

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

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

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

"Art. 4.1.1.7. Mesure administrative

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

1° in de inleidende zin van de bepaling onder 2° worden de woorden "de cognossemten die worden uitgegeven" vervangen door de woorden "de verbintenissen die worden aangegaan";

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

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

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

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

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

"De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3. Bij de inning boekt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer deze bedragen onmiddellijk op het begrotingsfonds "Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen" zoals bedoeld in rubriek 33 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen.";

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

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

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

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

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

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

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

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

"Art. 4.1.1.7. Administratieve maatregel

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

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

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

Art. 12. Dans l'article 4.1.2.8/2. du même code, inséré par la loi du 16 juin 2021, les mots "dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire" sont remplacés par les mots "les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation".

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

"Art. 4.1.2.8/3. Drogues et Alcool

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

1° aux navires de mer belges;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. In artikel 4.1.2.8/2. van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet 16 juni 2021, worden de woorden "met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is, het LL-Verdrag, SOLAS-Verdrag, MARPOL-Verdrag, BWM-verdrag STCW-verdrag, TMC-Verdrag, MLC-Verdrag en AFS-Verdrag" vervangen door de woorden "internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart".

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

"Art. 4.1.2.8/3. Drugs- en Alcohol

§ 1. Onderstaande sancties zijn van toepassing op:

1° Belgische zeeschepen;

2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2;

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

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

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

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft

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

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

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

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft

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

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

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

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

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

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

Les personnes chargées de la surveillance par le Roi peuvent retirer le brevet, brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenu par l'intéressé conformément à la durée déterminée par le Roi pour laquelle il est interdit de conduire le navire, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'effectuer un service actif sur un navire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De personen die door de Koning zijn belast met het toezicht kunnen het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is inhouden overeenkomstig de door de Koning bepaalde duur waarvoor het verboden is om het schip te besturen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“et auprès de l'association sans but lucratif *Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie* (OVIS VZW)”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“institué par la convention collective de travail n° 108594/CO/143 du 9 juin 2011 modifiant et coordonnant les statuts du “Zeevisserfonds” et telle que modifiée par la convention collective de travail n°139632/CO/143 du 28 avril 2017 modifiant les statuts du “Zeevisserfonds”.

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

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

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

“zoals opgericht bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 9 juni 2011 tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevisserfonds met als nummer 108594/CO/143 en zoals gewijzigd bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 28 april 2017 tot wijziging van de statuten van het Zeevisserfonds met als nummer 139632/CO/143”.

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

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

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

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Vincent Van Quickenborne

Contact cellule stratégique

Nom : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Téléphone : /

Administration

SPF Mobilité et Transport

Contact administration

Nom : Steven Werkers

E-mail : steven.werkers@mobiliteit.fgov.be

Téléphone : 02/277.40.51

B. Projet

Titre de la réglementation

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

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

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

À cette fin, seules quelques modifications limitées doivent être apportées au Code belge de la Navigation.

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

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

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

- l'équipement de sécurité et l'hébergement ;
- les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- l'équipage minimum ;

Projet de loi relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation - (v4) - 13/07/2021 14:49

- l'enregistrement ;

- les redevances ;
- Le régime de surveillance/contrôle.

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

Afin de créer ce cadre, la définition de navire de plaisance est modifiée de sorte qu'un navire de mer utilisé à des fins professionnelles pour la pêche ne peut plus être considéré comme un navire de plaisance. L'intention n'est pas d'inclure un pêcheur sportif ou le pêcheur récréatif occasionnel. Les navires qu'ils utilisent seront toujours considérés comme des navires de plaisance. La poursuite de l'élaboration des règles se fera dans le futur arrêté d'exécution pour la pêche. Tant le secteur que la Région flamande seront impliqués dans sa préparation.

Outre les adaptations nécessaires pour la pêche, d'autres modifications sont apportées au Code belge de la Navigation :

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

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

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

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

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

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

3. Connaissance

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

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

2.6.20. Mainlevée de la saisie conservatoire ;

- 2.3.1.22. : Obligations contractées par ou pour le commandant ;
- 2.6.2.25. : Livraison des marchandises ;

2.6.2.30. Retard dans la livraison des marchandises.

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Gouvernements des régions

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

Projet de loi relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation - (v4) - 13/07/2021 14:49

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Organisations: SPF Mobilité et Transport, la Centrale des armateurs, ministère public, etc
Code belge de la navigation et les arrêtés d'exécution

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 concernera la révision des règles de pêche fédérales et l'optimisation du Code belge de la Navigation.

4. Santé

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

5. Emploi

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

Expliquez

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

6. Modes de consommation et production

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

7. Développement économique

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

8. Investissements

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

Expliquez

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

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

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

14. Alimentation

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

15. Changements climatiques

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

16. Ressources naturelles

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

17. Air intérieur et extérieur

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

18. Biodiversité

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

19. Nuisances

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

Projet de loi relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation - (v4) - 13/07/2021 14:49

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 :

/

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek - (v4) - 13/07/2021 14:49

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Vincent Van Quickenborne

Contactpersoon beleidscel

Naam : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Tel. Nr. : /

Overheidsdienst

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Steven Werkers

E-mail : steven.werkers@mobiliteit.fgov.be

Tel. Nr. : 02/277.40.51

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek

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

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

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

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

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

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

- de veiligheidsuitrusting en accommodatie;
- de vaarbevoegdheidsbewijzen;
- de minimumbemanning;
- de registratie;
- de retributies;

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek - (v4) - 13/07/2021
14:49

- het toezicht/control regime.

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

Om dit kader te creëren wordt de definitie van pleziervaartuig gewijzigd zodat een zeeschip dat bedrijfs- of beroepsmatig gebruikt wordt voor visserij niet meer kan worden beschouwd als een pleziervaartuig. Het is niet de bedoeling om een sportvisser of de occasionele recreatieve visser hieronder te brengen. De vaartuigen waar zij gebruik van maken, zullen steeds beschouwd worden als pleziervaart. De verdere uitwerking van de regels zal gebeuren in het toekomstige uitvoeringsbesluit voor de visserij. Bij de opstelling ervan wordt zowel de sector als het Vlaams Gewest betrokken.

Naast de noodzakelijke aanpassingen voor de visserij worden er nog enkele andere wijzigingen aangebracht aan het Belgisch Scheepvaartwetboek:

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

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

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

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

2. Federale instantie voor onderzoek voor scheepvaartongevallen (FOSO)

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

3. Cognossement

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

Het betreffen de volgende artikelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek:

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

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewestregeringen

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek - (v4) - 13/07/2021
14:49

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Organisaties: FOD Mobiliteit en Vervoer, redercentrale, openbaar ministerie etc.
Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten

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 herziening van de federale visserijregels en de optimalisatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

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

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

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

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek - (v4) - 13/07/2021
14:49

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

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

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

Wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek - (v4) - 13/07/2021
14:49

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:

/

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 70.800/4 DU 2 FÉVRIER 2022**

Le 24 décembre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 2 février 2022. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Luc Cambier et Bernard Blero, conseillers d'État, et Charles-Henri Van Hove, greffier assumé.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Bernard Blero.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 2 février 2022.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[†], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Article 2

Dans la phrase liminaire du a), il sera précisé que c'est le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui est complété.

Une observation similaire vaut pour l'article 1.1.1.1, § 2, 3^o, en projet du Code belge de la Navigation (ci-après: "le Code") (article 2, b), de l'avant-projet).

[†] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 70.800/4 VAN 2 FEBRUARI 2022**

Op 24 december 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 2 februari 2022. De kamer was samengesteld uit Martine Baguet, kamervoorzitter, Luc Cambier en Bernard Blero, staatsraden, en Charles-Henri Van Hove, toegevoegd 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 Bernard Blero.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 februari 2022.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

Artikel 2

In de inleidende zin van de bepaling onder a) moet gepreciseerd worden dat het eerste lid van paragraaf 1 aangevuld wordt.

Een soortgelijke opmerking geldt voor het ontworpen artikel 1.1.1.1, § 2, 3^o, van het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna: "het Wetboek") (artikel 2, b), van het voorontwerp).

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

Article 5

Dans la phrase liminaire de l'article 5, il convient d'écrire que l'article 2.2.6.20 du Code "est complété par un alinéa rédigé comme suit (la suite comme à l'avant-projet)".

Article 6

1. Au 1° (article 2.3.1.22, § 1^{er}, 2°, en projet du Code), dans la version française, il y a lieu de remplacer les mots "les obligations conclues" par les mots "des obligations conclues".

2. La rédaction de la version française du 2° sera revue, les mots remplacés dans l'article 2.3.1.22, § 1^{er}, 2°, c), du Code, étant "du connaissance concerné", et non "le connaissance concerné".

3. Les modifications que l'article 6 de l'avant-projet apporte à l'article 2.3.1.22, § 1^{er}, 2°, du Code visent à y remplacer la notion de connaissance par celle d'obligation. Elles aboutissent à rétablir cette disposition dans une version plus proche de sa version initiale, revenant ainsi sur les modifications récemment apportées par la loi du 16 juin 2021¹.

L'exposé des motifs ou le commentaire de l'article 6 mériterait d'être complété sur ce point quant aux raisons qui sous-tendent ce rétablissement.

4. L'observation qui précède vaut également, mutatis mutandis, pour l'article 7 de l'avant-projet, modifiant l'article 2.6.2.25, § 3, du Code, précédemment modifié par l'article 85, 3°, de la loi du 16 juin 2021.

Article 8

L'article 8 de l'avant-projet dispose:

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

L'identification du texte abrogé sera corrigée, l'article 2.6.2.30, § 1^{er}, du Code ne comprenant qu'un seul alinéa. Il convient donc d'y abroger la seconde phrase du paragraphe 1^{er}, laquelle a été insérée par l'article 86, 1°, de la loi du 16 juin 2021.

¹ Loi du 16 juin 2021 'modifiant le Code belge de la Navigation', article 26, entré en vigueur le 16 septembre 2021.

Artikel 5

In de inleidende zin van artikel 5 dient geschreven te worden dat artikel 2.2.6.20 van het Wetboek "wordt aangevuld met een lid, luidende (voorts zoals in het voorontwerp)".

Artikel 6

1. In de Franse tekst moeten in de bepaling onder 1° (ontworpen artikel 2.3.1.22, § 1, 2°, van het Wetboek) de woorden "les obligations conclues" vervangen worden door de woorden "des obligations conclues".

2. De redactie van de Franse tekst van de bepaling onder 2° moet herzien worden, aangezien de woorden die in artikel 2.3.1.22, § 1, 2°, c), van het Wetboek vervangen worden "du connaissance concerné" zijn, en niet "le connaissance concerné".

3. De wijzigingen die bij artikel 6 van het voorontwerp aangebracht worden in artikel 2.3.1.22, § 1, 2°, van het Wetboek strekken ertoe in die laatste bepaling het begrip "cognossement" te vervangen door het begrip "verbintenis". Ze leiden ertoe dat die bepaling hersteld wordt in een versie die nauwer aansluit bij de oorspronkelijke versie ervan, waardoor aldus teruggekomen wordt op de wijzigingen die onlangs bij de wet van 16 juni 2021 aangebracht zijn.¹

Het verdient aanbeveling om de memorie van toelichting of de bespreking van artikel 6 op dat punt aan te vullen met de redenen die ten grondslag liggen aan dat herstel.

4. De voorgaande opmerking geldt mutatis mutandis ook voor artikel 7 van het voorontwerp dat strekt tot wijziging van artikel 2.6.2.25, § 3, van het Wetboek, welk artikel eerder gewijzigd is bij artikel 85, 3°, van de wet van 16 juni 2021.

Artikel 8

Artikel 8 van het voorontwerp luidt als volgt:

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

De aanduiding van de tekst die opgeheven wordt, moet gecorrigeerd worden, aangezien artikel 2.6.2.30, § 1, van het Wetboek maar één lid bevat. In dat artikel 2.6.2.30 dient dus de tweede zin van paragraaf 1 opgeheven te worden, die ingevoegd is bij artikel 86, 1°, van de wet van 16 juni 2021.

¹ Artikel 26 van de wet van 16 juni 2021 'tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek', dat op 16 september 2021 in werking getreden is.

Article 10

La disposition insérée dans le Code par l'article 10 de l'avant-projet sera renumérotée comme étant l'article 4.1.1.8. Un article 4.1.1.7 a, en effet, déjà été inséré par l'article 114 de la loi du 16 juin 2021.

Article 13

1.1. L'article 13 de l'avant-projet vise à insérer, dans le livre 4 – Mise en application, titre 1^{er} – Sanctions, chapitre 2 – Sanctions des infractions, section 2 – Navigation maritime, sous-section 1^{re} – Navires, du Code, un article 4.1.2.8/3 – Drogues et Alcool, érigeant en infraction punie d'une sanction de niveau 2 ou 3 le fait de naviguer, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'être en service actif sur un navire, ainsi que le fait de s'y apprêter, tout en étant sous l'emprise de l'alcool ou d'une autre substance interdite. Les taux d'intoxication au-delà desquels les contrevenants sont punis d'une sanction de niveau 2 ou 3 sont identiques à ceux fixés aux articles 34, §§ 1^{er} et 2, et 62ter, § 1^{er}, de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968. Cette disposition prévoit également que ces sanctions peuvent être accompagnées de la déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire pour une durée d'un mois et ne dépassant pas 5 ans ou à perpétuité.

1.2. Dans le Code, l'abus d'alcool et la consommation de drogue font déjà l'objet des interdictions suivantes:

– l'article 2.4.5.3, 5°, reprend "l'ivresse ou un état similaire suite à la consommation de stupéfiants ou de médicaments en service, sans désordre" parmi les manquements constituant, dans le chef des hommes d'équipage, une faute de discipline maritime, que l'article 4.1.2.15 du Code punit dans les termes suivants:

"Infraction répétée à l'article 2.4.5.3

Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme de l'équipage qui, durant un même voyage, commet à plusieurs reprises des fautes de discipline [...] maritimes telles que visées à l'article 2.4.5.3".

– l'article 2.4.5.4 "interdit à quiconque à bord ou en service d'être en état d'ivresse ou dans un état similaire, suite à l'usage de stupéfiants ou de médicaments, et, ce faisant, de perturber l'ordre". La sanction encourue en cas d'infraction est définie à l'article 4.1.2.16 du Code dans les termes suivants:

"Infraction à l'article 2.4.5.4

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.4.

Artikel 10

De bepaling die bij artikel 10 van het voorontwerp in het Wetboek ingevoegd wordt, moet vernummerd worden tot artikel 4.1.1.8. Bij artikel 114 van de wet van 16 juni 2021 is immers reeds een artikel 4.1.1.7 ingevoegd.

Artikel 13

1.1. Artikel 13 van het voorontwerp strekt ertoe in boek 4 – Handhaving, titel 1 – Sancties, hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken, afdeling 2 – Zeevaart, onderafdeling 1 – Schepen, van het Wetboek een artikel 4.1.2.8/3 – Drug[s] en Alcohol in te voegen, waarin bepaald wordt dat wie onder invloed van alcohol of een ander verboden middel vaart, een bestuurder met het oog op scholing begeleidt of actief dienst doet op een schip alsook wie op het punt staat dat te doen, met een sanctie van niveau 2 of 3 bestraft wordt. De intoxicatiegehalten die er in geval van overschrijding voor zorgen dat de overtreders met een sanctie van niveau 2 of 3 bestraft worden, zijn identiek aan die bepaald in de artikelen 34, §§ 1 en 2, en 62ter, § 1, van de wet 'betreffende de politie over het wegverkeer', gecoördineerd op 16 maart 1968. Luidens dat ontworpen artikel 4.1.2.8/3 kunnen die sancties ook gepaard gaan met het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip voor een duur van een maand en ten hoogste 5 jaar, of levenslang.

1.2. In het Wetboek maken alcoholmisbruik en druggebruik reeds het voorwerp uit van de volgende verbodsbepalingen:

– in artikel 2.4.5.3, 5°, wordt "dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder rustverstoring" vermeld als één van de overtredingen die, in hoofde van schepelingen, een scheepvaarttuchtvergrijp vormen, dat luidens artikel 4.1.2.15 van het Wetboek als volgt wordt bestraft:

"Herhaalde inbreuk op artikel 2.4.5.3

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de schepeling die zich tijdens éénzelfde reis schuldig maakt aan herhaalde scheepvaarttuchtvergrijpen als bepaald in artikel 2.4.5.3."

– luidens artikel 2.4.5.4 "is [het] eenieder verboden zich aan boord of tijdens de dienst te bevinden in een staat van dronkenschap en een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende middelen of geneesmiddelen en daardoor de rust te verstoren". De sanctie die in geval van inbreuk opgelopen kan worden, wordt in artikel 4.1.2.16 van het Wetboek in de volgende bewoordingen omschreven:

"Inbreuk op artikel 2.4.5.4

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.4 overtreedt.

Le minimum de l'amende pénal[e] ou administrative est doublé à l'égard du commandant qui commet l'infraction pendant qu'il est chargé de la conduite du navire".

1.3. À côté de ces dispositions législatives, la réglementation en matière de police de la navigation maritime ou de plaisance prévoit également, dans le chef des personnes présentant un taux d'alcool ou d'une autre substance interdite identique à ceux fixés aux articles 34, §§ 1^{er} et 2, et 62ter, § 1^{er}, de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968, une interdiction de conduire un navire ou d'être en service actif sur un navire de mer belge, pour une durée de 3, 6 ou 12 heures, éventuellement renouvelable.

Il s'agit:

– des articles 6.3 à 6.7 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 'relatif à la navigation de plaisance';

– des articles 19 à 23 de l'arrêté royal du 22 août 2020 'relatif aux marins';

– des articles 12/1 à 12/5 de l'arrêté royal du 13 novembre 2009 'concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime', insérés par l'arrêté royal du 26 juin 2020 'relatif à l'introduction de plusieurs mesures de sécurité pour la pêche'.

1.4. L'article 4.1.2.8/3 – Drogues et Alcool, en projet, sera revu et complété afin d'assurer sa coordination avec l'ensemble des règles préexistantes en la matière.

À cet égard, il revient également au législateur de fixer lui-même, du moins dans ses aspects essentiels, la procédure de constatation des infractions concernées, dont le déroulement et l'articulation de ses différentes étapes. Sur ce dernier point, il y a lieu de noter que, dans l'ensemble des normes précitées, les taux pris en considération pour ce qui concerne les substances interdites autres que l'alcool, diffèrent selon qu'il s'agisse du test salivaire, de l'analyse de salive ou de l'analyse sanguine.

2. Comme l'a déjà observé la section de législation dans son avis n° 65.543/4 donné le 8 mai 2019 sur un projet devenu l'arrêté royal du 28 juin 2019², les règles relatives à l'interdiction de naviguer, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'être en service actif sur un navire en étant sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants doivent être qualifiées de règles de police de la navigation.

Leur champ d'application sera dès lors expressément limité aux seules eaux maritimes, conformément à l'article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

² <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/65543.pdf>.

Ten aanzien van de gezagvoerder die de inbreuk begaat gedurende de tijd dat hij belast is met het voeren van het schip, wordt het bedrag van de minimale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld."

1.3. Los van die wetsbepalingen voorziet de regelgeving inzake de politie op de zee- of de pleziervaart ten aanzien van de personen met een alcoholconcentratie of een concentratie van een ander verboden middel die identiek is aan die bepaald in de artikelen 34, §§ 1 en 2, en 62ter, § 1, van de wet 'betreffende de politie over het wegverkeer', gecoördineerd op 16 maart 1968, tevens in een verbod om een schip te besturen of actief dienst te doen op een Belgisch zeeschip voor een duur van 3, 6 of 12 uur, die eventueel verlengd kan worden.

Het gaat om:

– de artikelen 6.3 tot 6.7 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 'betreffende de pleziervaart';

– de artikelen 19 tot 23 van het koninklijk besluit van 22 augustus 2020 'betreffende zeevarenden';

– de artikelen 12/1 tot 12/5 van het koninklijk besluit van 13 november 2009 'inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart', die ingevoegd zijn bij het koninklijk besluit van 26 juni 2020 'betreffende de invoering van meerdere veiligheidsmaatregelen voor de visserij'.

1.4. Het ontworpen artikel 4.1.2.8/3 – Drug[s] en Alcohol moet aldus herzien en aangevuld worden dat het in overeenstemming is met alle reeds bestaande regels ter zake.

In dat opzicht staat het eveneens aan de wetgever om zelf de procedure, of op zijn minst de essentiële aspecten ervan, te bepalen voor de vaststelling van de inbreuken in kwestie, waaronder het verloop van die procedure en de wijze waarop de verschillende fases ervan op elkaar aansluiten. Met betrekking tot dat laatste punt dient opgemerkt te worden dat in het geheel van de voornoemde normen de gehalten die voor de andere verboden middelen dan alcohol in aanmerking genomen worden, verschillen naargelang het gaat om de speekseltest, de speekselanalyse of de bloedanalyse.

2. Zoals de afdeling Wetgeving reeds opgemerkt heeft in advies 65.543/4, dat op 8 mei 2019 gegeven is over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 28 juni 2019,² moeten de regels met betrekking tot het verbod om onder invloed van alcohol of verdovende middelen te varen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip, bestempeld worden als regels van scheepvaartpolitie.

De werkingssfeer ervan moet dan ook uitdrukkelijk beperkt worden tot de maritieme wateren overeenkomstig artikel 6, § 1, X, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen'.

² <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/65543.pdf>.

L'article 4.1.2.8/3, § 1^{er}, 1° et 2°, en projet, du Code, sera revu à la lumière de cette observation.

3. La version française de l'article 4.1.2.8/3, et notamment de ses § 1^{er}, 4° et 5°, § 2, 2°, § 3, 4°, et § 4, alinéa 1^{er}, sera revue sur le plan de la correction de la langue. En outre, au § 6, il y a une discordance entre les versions française et néerlandaise, à laquelle il convient de remédier.

Article 15

Le commentaire de l'article en précise la portée dans les termes suivants:

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

Par exemple, certains navires naviguent avec le numéro de vitesse néerlandais qui, conformément à la réglementation néerlandaise, ne peut être utilisé qu'aux Pays-Bas. Il doit être clair que cela ne sera pas accepté en Belgique comme un enregistrement valable si le pays d'enregistrement ne l'accepte pas non plus".

Les mots "qui est également valable à l'étranger", que l'article 15 de l'avant-projet vise à ajouter à l'article 5.2.1.1, 2°, du Code, ne permettent cependant pas de traduire cette intention avec la précision qu'exige l'énoncé d'une obligation dont le non-respect est sanctionné d'une amende administrative de niveau 2 par l'article 4.1.2.64, § 1^{er}, du Code.

L'article 15 de l'avant-projet sera revu à la lumière de cette observation.

Article 16

1. Dans la phrase liminaire, il convient de viser plus précisément la rubrique 33-12 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 'créant des fonds budgétaires' et de mentionner les modifications déjà subies par cette rubrique.

2. Au a), l'identification des mots remplacés dans la rubrique 33-12 du tableau précité sera corrigée afin de tenir compte de la modification qui y a été apportée par l'article 10 de la loi du 11 août 2017 '[modifiant] la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires'.

Het ontworpen artikel 4.1.2.8/3, § 1, 1° en 2°, van het Wetboek moet in het licht van die opmerking herzien worden.

3. De Franse tekst van artikel 4.1.2.8/3, en meer bepaald van § 1, 4° en 5°, § 2, 2°, § 3, 4°, en § 4, eerste lid, ervan, moet op taalkundig vlak herzien worden. Er is bovendien een discrepantie tussen de Nederlandse en de Franse tekst van § 6. Die discrepantie moet verholpen worden.

Artikel 15

De strekking van het artikel wordt in de bespreking ervan als volgt toegelicht:

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

Er zijn bijvoorbeeld vaartuigen die varen met het Nederlands snelheidsnummer dat echter overeenkomstig de Nederlandse regelgeving alleen gebruikt mag worden in Nederland. Het moet duidelijk zijn dat dit niet wordt aanvaard in België als geldige registratie als het land van registratie dit ook niet aanvaard[t]."

De woorden "dat ook geldig is in het buitenland" die artikel 15 van het voorontwerp beoogt toe te voegen aan artikel 5.2.1.1, 2°, van het Wetboek, kunnen die bedoeling echter niet weergeven met de nauwkeurigheid die vereist is bij het vermelden van een verplichting waarvan de niet-nakoming bij artikel 4.1.2.64, § 1, van het Wetboek bestraft wordt met een administratieve geldboete van niveau 2.

Artikel 15 van het voorontwerp moet in het licht van die opmerking herzien worden.

Artikel 16

1. In de inleidende zin dient nauwkeuriger verwezen te worden naar rubriek 33-12 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 'houdende oprichting van begrotingsfondsen' en dient melding gemaakt te worden van de wijzigingen die reeds aangebracht zijn in die rubriek.

2. In de bepaling onder a) moet de vermelding van de woorden die in rubriek 33-12 van de voornoemde tabel vervangen worden aldus gecorrigeerd worden dat rekening gehouden wordt met de wijziging die daarin aangebracht is bij artikel 10 van de wet van 11 augustus 2017 'tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen'.

Article 17

Dans la phrase liminaire, le mot “titre” sera remplacé par le mot “intitulé”, le premier désignant une division du dispositif qui rassemble des chapitres sous lesquels des articles sont énoncés³.

Article 18

Dans la version française de l'article 112 en projet de la loi du 28 avril 2010 'portant des dispositions diverses', il convient de mentionner l'intitulé exact de la convention collective de travail du 9 juin 2011, conclue au sein de la Commission paritaire de la pêche maritime, 'qui modifie et coordonne les statuts du “Zeevisserfonds”'.

*

*Le greffier,**Le président,*

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET

Artikel 17

In de inleidende zin moet het woord “titel” vervangen worden door het woord “opschrift”, aangezien het eerste woord wijst op een indeling van het dispositief bestaande uit hoofdstukken waarin artikelen worden ondergebracht.³

Artikel 18

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 112 van de wet van 28 april 2010 'houdende diverse bepalingen' dient het correcte opschrift vermeld te worden van de collectieve arbeidsovereenkomst van 9 juni 2011 gesloten in het Paritair Comité voor de zeevisserij, 'tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevisserfonds'.

*

*De griffier,**De voorzitter,*

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET

³ Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 11.

³ Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 11.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

a) l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} est complété par un 67°, rédigé comme suit:

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

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

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

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

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

a) het eerste lid van paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling onder 67°, luidende:

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

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

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

Art. 3

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

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

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

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

Art. 4

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

Art. 5

L'article 2.2.6.20. du même code est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

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

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

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

3° d'une garantie signée par un membre du "International Group of Protection and Indemnity Clubs" et acceptée par le saisissant."

Art. 6

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

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

Art. 3

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

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

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

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

Art. 4

In artikel 2.1.1.3., eerste lid, 2°, van hetzelfde wetboek worden de woorden "visserij of" opgeheven.

Art. 5

Artikel 2.2.6.20. van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

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

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

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

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

Art. 6

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

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

2° au 2° sous b) et c), les mots “du connaissance concerné” sont remplacés par les mots “de l’obligation concernée”.

Art. 7

Dans l’article 2.4.5.3 du même code le 5° est abrogé

Art. 8

L’article 2.4.5.4 du même code est abrogé.

Art. 9

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

Art. 10

Dans l’article 2.6.2.30., § 1^{er}, du même code, modifié par la loi du 16 juin 2021, la phrase “Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.” est abrogé.

Art. 11

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

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

“Le Service public fédéral Mobilité et Transports est chargé de la perception des contributions visées aux paragraphes 2 et 3. Lors de la perception, le Service public fédéral Mobilité et Transports impute immédiatement ces contributions sur le fonds budgétaire “Fonds relatif au fonctionnement de l’organisme fédéral d’enquête sur les accident de navigation” tel que visé à la rubrique 33 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.”;

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

“Le Service public fédéral Mobilité et Transports envoie les avis de perception de la contribution visée

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

Art. 7

In artikel 2.4.5.3. van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder 5° opgeheven.

Art. 8

Artikel 2.4.5.4. van het zelfde wetboek wordt opgeheven.

Art. 9

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

Art. 10

In artikel 2.6.2.30., § 1, van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 juni 2021, wordt de zin “Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.” opgeheven.

Art. 11

In artikel 2.7.7.11. van het hetzelfde wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:

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

“De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3. Bij de inning boekt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer deze bedragen onmiddellijk op het begrotingsfonds “Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen” zoals bedoeld in rubriek 33 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen.”;

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

“De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage

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

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

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

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

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

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

Art. 12

Dans la section 3, chapitre 1^{er}, Titre 1^{er} du Livre 4, du même code, un article 4.1.1.8. est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 4.1.1.8. Mesure administrative

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

Art. 13

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

“§ 1^{er}/1. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, est puni d'une sanction de niveau 3 le capitaine ou le propriétaire

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

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

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

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

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

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

Art. 12

In afdeling 3, Hoofdstuk 1, Titel I van Boek 4, van hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.1.1.8. ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.1.8. Administratieve maatregel

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

Art. 13

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

“§ 1/1. In afwijking van paragraaf 1 wordt bestraft met sanctie van niveau 3 de kapitein of de scheepseigenaar

enfreignant l'articles 2.2.3.9., 1°, f) ou les arrêtés d'exécution y afférents.”.

Art. 14

Dans l'article 4.1.2.8/2. du même code, inséré par la loi du 16 juin 2021, les mots “dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWB, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire” sont remplacés par les mots “les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation”.

Art. 15

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

“Art. 4.1.2.8/3. Drogues et Alcool

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

1° aux navires de mer belges, à l'exception des navires de mer belges qui se trouvent dans les eaux intérieures belges;

2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l'article 5.2.1.2., à l'exception des navires de plaisance qui se trouvent dans les eaux intérieures belges;

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

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

5° aux navires de mer et aux navires de plaisance arrivant en Belgique depuis des zones maritimes.

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

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

2° quiconque sur le point de naviguer, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'être en service actif sur un navire;

lorsque l'analyse de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à

die het artikel 2.2.3.9., 1°, f) of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.”.

Art. 14

In artikel 4.1.2.8/2. van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet 16 juni 2021, worden de woorden “met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is, het LL-Verdrag, SOLAS-Verdrag, MARPOL-Verdrag, BWB-verdrag STCW-verdrag, TMC-Verdrag, MLC-Verdrag en AFS-Verdrag” vervangen door de woorden “internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart”.

Art. 15

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

“Art. 4.1.2.8/3. Drugs- en Alcohol

§ 1. Onderstaande sancties zijn van toepassing op:

1° Belgische zeeschepen, met uitzondering van Belgisch zeeschepen die zich bevinden in de Belgische binnenwateren;

2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2., met uitzondering van pleziervaartuigen die zich bevinden in de Belgisch binnenwateren;

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

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

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

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft

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

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

wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35

0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme par litre de sang.

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

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

2° quiconque sur le point de naviguer, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'être en service actif sur un navire;

lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,8 gramme par litre de sang, lorsque l'analyse de salive démontre la présence des substances reprises ci-dessous et dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé ci-dessous:

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

Ou lorsque l'analyse sanguine démontre la présence des substances reprises ci-dessous et dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé ci-dessous:

Substance	Taux (ng/ml)
Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	1
Amphétamine	25
Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25
Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	10
Cocaïne ou Benzoylecgonine	10

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

milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft

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

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

wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet, de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft, wanneer de speekselanalyse de aanwezigheid aantoonst van de hieronder vermelde stoffen en waarvan het gehalte gelijk is aan of hoger is dan de hieronder vermelde gehalten:

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

Of wanneer de bloedanalyse de aanwezigheid aantoonst van de hieronder vermelde stoffen en waarvan het gehalte gelijk is aan of hoger is dan de hieronder vermelde gehalten:

Stof	Gehalte (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	1
Amfetamine	25
Methyleendioxymethylamfetamine (MDMA)	25
Morfine (vrij) of 6-acetylmorfine	10
Cocaïne of Benzoylecgonine	10

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

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

§ 4. Les personnes chargées de la surveillance par le Roi peuvent retirer le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenu par l'intéressé conformément à la durée déterminée par le Roi pour laquelle il est interdit de conduire le navire, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'effectuer un service actif sur un navire. Le Roi détermine la manière dont les constatations doivent être faites.

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

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

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

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

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

Art. 16

Article 4.1.2.16 du même code est abrogé.

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

§.4 De personen die door de Koning zijn belast met het toezicht kunnen het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is inhouden overeenkomstig de door de Koning bepaalde duur waarvoor het verboden is om het schip te besturen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip. De Koning bepaalt de wijze waarop de vaststellingen moeten gebeuren.

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

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

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

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

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

Art. 16

Artikel 4.1.2.16. van hetzelfde wetboek wordt opgeheven.

Art. 17

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

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

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

Art. 18

L'article 5.2.1.1., 2°, du même code, inséré par la loi du 16 juin 2021, est complété par les mots "à moins que l'autorité de cet autre pays limite son utilisation à ses propres eaux nationales".

Art. 19

Dans la rubrique 33-12 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, inséré par la loi du 2 juin 2012 et modifié par les lois du 11 août 2017 et 8 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées au "Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation":

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

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

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

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

Art. 17

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

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

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

Art. 18

Artikel 5.2.1.1., 2°, van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 16 juni 2021, wordt aangevuld met de woorden "tenzij de overheid van dat ander land het gebruik ervan beperkt tot zijn eigen nationale wateren".

Art. 19

In rubriek 33-12 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen, ingevoegd bij de wet van 2 juni 2012 en gewijzigd door de wetten van 11 augustus 2017 en 8 mei 2019, worden bij het "Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen" de volgende wijzigingen aangebracht:

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

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

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

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

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

Art. 20

Au chapitre 2 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses, l’intitulé du chapitre est complété par les mots:

“et auprès de l’association sans but lucratif Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS vzw)”.

Art. 21

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

“tel qu’institué par la convention collective de travail n° 108594/CO/143 du 9 juin 2011 modifiant et coordonnant les statuts du “Zeevissersfonds” et tel que modifié par la convention collective de travail n°139632/CO/143 du 28 avril 2017 modifiant les statuts du “Zeevissersfonds”.

Art. 22

À l’article 112 de la même loi, il est inséré un alinéa 2 rédigé comme suit:

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

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

Art. 20

In hoofdstuk 2 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen, wordt het opschrift van het hoofdstuk aangevuld met de woorden:

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

Art. 21

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

“zoals opgericht bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 9 juni 2011 tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevissersfonds met als nummer 108594/CO/143 en zoals gewijzigd bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 28 april 2017 tot wijziging van de statuten van het Zeevissersfonds met als nummer 139632/CO/143”.

Art. 22

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

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

compétence, le statut et les modalités de fonctionnement du commissaire du gouvernement.”.

Art. 23

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

Donné à Bruxelles, le 15 mars 2022

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

deze vzw storten. De Koning bepaalt de opdracht, de bevoegdheid, het statuut en de werkingsmodaliteiten van de regeringscommissaris.”.

Art. 23

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

Gegeven te Brussel, 15 maart 2022

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

COORDINATION DES ARTICLES	
TEXTE DE BASE	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
Art. 1.1.1.1.Sources de droit de la navigation	Art. 1.1.1.1.Sources de droit de la navigation
§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :	§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :
....	
	67° le Règlement MRV: le Règlement (EU) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la Directive 2009/16/CE.
§ 2. Dans le présent code, l'on entend par :	§ 2. Dans le présent code, l'on entend par :
1° " usage " : une règle qui a trouvé une application générale ou quasi générale dans la branche d'activité concernée ou à l'endroit concerné;	1° " usage " : une règle qui a trouvé une application générale ou quasi générale dans la branche d'activité concernée ou à l'endroit concerné;
2° " principes généraux du droit de la navigation " : les principes, reflétés au niveau international, qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation.	2° " principes généraux du droit de la navigation " : les principes, reflétés au niveau international, qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation.
	3° les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation : les sources de droit de la navigation reprises au paragraphe 1^{er}, 6°, 9°, 10°, 12°, 15°, 16°, 18°, 19°, 20°, 27°, 28°, 30°, 31°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 40°, 41°, 42°, 43°, 45°, 46°, 51°, 52°, 53°, 54°, 55°, 56°, 57°, 58°, 61°, 62°, 63°, 65°, 66° et 67° ».
Art. 1.1.1.3.Navires	Art. 1.1.1.3.Navires
§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :	§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :
...	...
11° " navire de plaisance " : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers;	11° " navire de plaisance " : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers et des navires destinés ou normalement utilisés à des fins professionnelles pour la pêche;
.....	
	26° navire de pêche: un navire de mer destiné ou normalement utilisé à des fins professionnelles pour la capture de poissons ou d'autres ressources vivantes de la mer.
Art. 2.1.1.3.Personnes embarquées	Art. 2.1.1.3.Personnes embarquées

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :	Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :
1° " commandant " : toute personne à qui le commandement du navire de mer a été confié ou qui exerce en fait et de façon légitime ce commandement;	1° " commandant " : toute personne à qui le commandement du navire de mer a été confié ou qui exerce en fait et de façon légitime ce commandement;
2° " capitaine " : le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêche ou pour la navigation de plaisance non commerciale ou non professionnelle;	2° " capitaine " : le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêche ou pour la navigation de plaisance non commerciale ou non professionnelle;
Art. 2.2.6.20. Mainlevée	Art. 2.2.6.20. Mainlevée
Sans préjudice de l'application de la Convention des NU sur le droit de la mer, le juge des saisies dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies ou en cas de cantonnement, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 2.2.6.1, 1° ci-dessous, sous les lettres o) ou p); en ce cas, le juge des saisies peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.	Sans préjudice de l'application de la Convention des NU sur le droit de la mer, le juge des saisies dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies ou en cas de cantonnement, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 2.2.6.1, 1° ci-dessous, sous les lettres o) ou p); en ce cas, le juge des saisies peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.
Faute d'accord entre les parties sur la suffisance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant, et si nécessaire les conditions.	Faute d'accord entre les parties sur la suffisance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant, et si nécessaire les conditions.
La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.	La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.
	La caution ou la garantie visée à l'alinéa 1er peut être fournie au moyen :
	1° du versement d'une somme d'argent consignée à la Caisse des Dépôts et Consignations conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations ;
	2° d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ;
	3° d'une garantie signée par un membre du "International Group of Protection

	and Indemnity Clubs” et acceptée par le saisissant.
Art. 2.3.1.22.Obligations contractées par ou pour le commandant	Art. 2.3.1.22.Obligations contractées par ou pour le commandant
§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable :	§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable :
a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le siège ou une résidence sont communiqués en même temps; ou	a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le siège ou une résidence sont communiqués en même temps; ou
b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;	b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;
2° des connaissements qui sont émis par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve :	2° des obligations conclues par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve :
a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou	a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou
b) que le connaissance concerné est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou	b) que de l'obligation concernée est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou
c) que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant du connaissance concerné.	c) que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant de l'obligation concernée .
Art. 2.4.5.3. Fautes de discipline maritimes	Art. 2.4.5.3. Fautes de discipline maritimes
Il est interdit aux hommes d'équipage de commettre les fautes de discipline maritimes suivantes :	Il est interdit aux hommes d'équipage de commettre les fautes de discipline maritimes suivantes :
...	...
5° l'ivresse ou un état similaire suite à la consommation de stupéfiants ou de médicaments en service, sans désordre;	5° l'ivresse ou un état similaire suite à la consommation de stupéfiants ou de médicaments en service, sans désordre;
Art. 2.4.5.4. Ivresse avec désordre	Art. 2.4.5.4. Ivresse avec désordre
Il est interdit à quiconque à bord ou en service d'être en état d'ivresse ou dans un état similaire, suite à l'usage de stupéfiants ou de médicaments, et, ce faisant, de perturber l'ordre.	Il est interdit à quiconque à bord ou en service d'être en état d'ivresse ou dans un état similaire, suite à l'usage de stupéfiants ou de médicaments, et, ce faisant, de perturber l'ordre.
Art. 2.6.2.25.Droit à la livraison	Art. 2.6.2.25.Droit à la livraison
...	...
§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est	§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est

désigné dans le connaissance ou au moyen de celui-ci.	désigné dans le contrat de transport ou au moyen de celui-ci.
Art. 2.6.2.30.Retard	Art. 2.6.2.30.Retard
§ 1er. Le transporteur est responsable en cas de retard. Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.	§ 1er. Le transporteur est responsable en cas de retard. Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.
Art. 2.7.7.11. Contribution à l'OFEAN	Art. 2.7.7.11. Contribution à l'OFEAN
§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphes 2 et 3.	§5.Le Service public fédéral Mobilité et Transports est chargé de la perception des contributions visées aux paragraphes 2 et 3. Lors de la perception, le Service public fédéral Mobilité et Transports impute immédiatement ces contributions sur le fonds budgétaire « Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accident de navigation » tel que visé à la rubrique 33 du tableau de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires
L'OFEAN envoie les avis de perception de la contribution visée à l'alinéa 1er aux redevables de la contribution à partir du 1er octobre de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis par l'OFEAN.	Le Service public fédéral Mobilité et Transports envoie les avis de perception de la contribution visée au paragraphe 2 aux redevables de la contribution à partir du 1er février de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les trente jours suivant l'envoi de l'avis par le Service public fédéral Mobilité et Transports
	« Le Service public fédéral Mobilité et Transports envoie les avis de perception de la contribution visée au paragraphe 3 aux redevables de la contribution à partir du 1er octobre de l'année civile où la contribution est due.
En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, le ministre compétent pour la mobilité maritime peut conclure un accord de coopération avec l'autorité du port concernée.	En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, le ministre compétent pour la mobilité maritime peut conclure un accord de coopération avec l'autorité du port concernée.
	En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, le ministre compétent pour la mobilité maritime peut conclure un accord de coopération avec l'autorité du port concernée.
	L'OFEAN prend une décision dans les 30 jours suivant la réception du recours et

	la notifie à l'intéressé et au Service public fédéral Mobilité et Transports. ».
	§ 5/1. Un recours contre l'avis peut être introduit auprès de l'OFEAN par lettre recommandée dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis. Le recours suspend le paiement de la partie de l'avis pour laquelle un recours a été introduit. l'OFEAN en informe immédiatement le Service public fédéral Mobilité et Transports.
	L'OFEAN prend une décision dans les 30 jours suivant la réception du recours et la notifie à l'intéressé et au Service public fédéral Mobilité et Transports.
	Art. 4.1.1.8. Mesure administrative
	Sanctionner des faits qui peuvent être punis par la déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire doit se faire conformément à la procédure définie dans le chapitre 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation. ».
Art. 4.1.2.6. Infraction aux articles 2.2.3.1 à 2.2.3.16, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1	Art. 4.1.2.6. Infraction aux articles 2.2.3.1 à 2.2.3.16, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1
..	
	§ 1er/1. Par dérogation au paragraphe 1er, est puni d'une sanction de niveau 3 le capitaine ou le propriétaire enfreignant l'articles 2.2.3.9., 1°, f) ou les arrêtés d'exécution y afférents.
Art. 4.1.2.8/2. Infractions aux conventions internationales	Art. 4.1.2.8/2. Infractions aux conventions internationales
Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire. Si une sanction spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.	Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation . Si une sanction spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.
	« Art. 4.1.2.8/3. Drogues et Alcool
	§ 1er. Les sanctions suivantes sont applicables :

	1° aux navires de mer belges, à l'exception des navires de mer belges qui se trouvent dans les eaux intérieures belges ;
	2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l'article 5.2.1.2., à l'exception des navires de plaisance qui se trouvent dans les eaux intérieures belges ;
	3 ° aux navires de mer et aux navires de plaisance opérant dans les zones maritimes belges ;
	4° aux navires de mer et aux navires de plaisance quittant la Belgique vers les zones maritimes belges ;
	5° aux navires de mer et aux navires de plaisance arrivant en Belgique depuis des zones maritimes.
	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :
	1° quiconque navigue, accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage ou est en service actif sur un navire ;
	2° quiconque sur le point de naviguer, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'être en service actif sur un navire ;
	lorsque l'analyse de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme par litre de sang.
	§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :
	1° quiconque navigue, accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage ou est en service actif sur un navire ;
	2° quiconque sur le point de naviguer, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'être en service actif sur un navire ;
	lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, que l'analyse sanguine révèle une concentration

	d'alcool d'au moins 0,8 gramme par litre de sang, lorsque l'analyse de salive démontre la présence des substances reprises ci-dessous et dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé ci-dessous :	
	Substance	Taux (ng/ml)
	Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	10
	Amphétamine	25
	Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25
	Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	5
	Cocaïne ou Benzoylécgonine	10
	Ou lorsque l'analyse sanguine démontre la présence des substances reprises ci-dessous et dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé ci-dessous :	
	Substance	Taux (ng/ml)
	Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	1
	Amphétamine	25
	Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25
	Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	10
	Cocaïne ou Benzoylécgonine	10
	3° quiconque a refusé de se soumettre au test de l'haleine ou à l'analyse de l'haleine, ou, sans motif légitime, a refusé de se soumettre au prélèvement sanguin ;	
	4° quiconque a omis de remettre le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente qu'il détient, ou a conduit le navire, accompagné un conducteur en vue de	

	l'apprentissage ou effectué un service actif sur un navire lorsque cela est interdit.
	§4. Les personnes chargées de la surveillance par le Roi peuvent retirer le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenu par l'intéressé conformément à la durée déterminée par le Roi pour laquelle il est interdit de conduire le navire, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou d'effectuer un service actif sur un navire. Le Roi détermine la manière dont les déterminations doivent être faites.
	§ 5. Les sanctions précédentes peuvent être complétées par la déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire pour une durée d'un mois à maximum 5 ans ou à perpétuité. Le brevet, le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou toute autre qualification équivalente détenu par l'intéressé doit être remis pendant cette période à la police de la navigation.
	Les sanctions précédentes peuvent être complétées par l'obligation de produire un certificat médical attestant l'aptitude à conduire un navire, à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou à effectuer un service actif sur un navire.
	§ 6. La déchéance du droit de conduire, du droit d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou du droit d'effectuer un service actif sur un navire pour incapacité physique ou mentale est imposée si le coupable est physiquement ou mentalement inapte à conduire un navire à la suite d'une condamnation pour une infraction au présent article.
	La durée de la déchéance du droit de conduire dépend de la preuve que l'intéressé n'est plus inapte à conduire un navire.
	§ 7 Aucune peine d'emprisonnement n'est imposée pour les infractions

	susmentionnées, sauf en cas de concours d'infractions.
Art. 4.1.2.16. Infraction à l'article 2.4.5.4	Art. 4.1.2.16. Infraction à l'article 2.4.5.4
Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.4. Le minimum de l'amende pénal ou administrative est doublé à l'égard du commandant qui commet l'infraction pendant qu'il est chargé de la conduite du navire.	Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.4. —Le minimum de l'amende pénal ou administrative est doublé à l'égard du commandant qui commet l'infraction pendant qu'il est chargé de la conduite du navire.
Art. 4.2.1.2. Compétences	Art. 4.2.1.2. Compétences
§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :	§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :
1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;	1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation et les arrêtés d'exécution y afférents ;
...	...
3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation;	3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation;
Art. 5.2.1.1.. [1 Obligation d' inscription	Art. 5.2.1.1.. [1 Obligation d' inscription
Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants :	Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants :
1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3 ;	1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3 ;
2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.	2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays à moins que l'autorité de cet autre pays limite son utilisation à ses propres eaux nationales
TEXTE DE BASE de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI

La contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et, des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge, à titre de participation aux frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation	« 1° les contributions annuelles telles que visées à l'article 2.7.7.11. du Code belge de la Navigation ;
	2° les remboursements de frais engagés par l'OFEAN ou les membres du personnel de l'OFEAN ;
	3° l'indemnisation des coûts visés à l'article 2.7.7.9., § 5, du Code belge de la Navigation. » ;
les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation	les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé au Chapitre 7 du Titre 7 du Livre 2 du Code belge de la Navigation
TEXTE DE BASE la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses	TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI
CHAPITRE 2. - Désignation d'un commissaire du gouvernement et d'un commissaire du gouvernement suppléant auprès du Fonds de sécurité d'existence "Zeevisserfonds"	CHAPITRE 2. - Désignation d'un commissaire du gouvernement et d'un commissaire du gouvernement suppléant auprès du Fonds de sécurité d'existence "Zeevisserfonds"« et auprès de l'association sans but lucratif Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS VZW
Art. 112. Un commissaire du gouvernement et un commissaire du gouvernement suppléant sont désignés auprès du Fonds de sécurité d'existence "Zeevisserfonds" institué par la convention collective de travail du 29 août 1986, conclue au sein de la Commission paritaire de la pêche maritime, instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Zeevisserfonds" et fixant ses statuts. Ce commissaire du gouvernement exerce un contrôle sur la gestion et l'affectation des moyens publics fédéraux que les employeurs versent à ce fonds conformément à l'article 275.4 du Code des impôts sur	Art. 112. Un commissaire du gouvernement et un commissaire du gouvernement suppléant sont désignés auprès du Fonds de sécurité d'existence "Zeevisserfonds" tel qu'institué par la convention collective de travail n° 108594/CO/143 du 9 juin 2011 modifiant et coordonnant les statuts du « Zeevisserfonds » et tel que modifié par la convention collective de travail n°139632/CO/143 du 28 avril 2017 modifiant les statuts du « Zeevisserfonds. Ce commissaire du gouvernement exerce un contrôle sur la gestion et l'affectation des moyens publics fédéraux que les employeurs

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

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN	
BASISTEKST	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht	Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht
§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :	§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :
1°	1°
	“67° MRV-Verordening: Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.”.
§ 2. In dit wetboek wordt verstaan onder :	§ 2. In dit wetboek wordt verstaan onder :
1° "gebruik" : een regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;	1° "gebruik" : een regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;
2° "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" : op internationaal gebied weerspiegelde beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening.	2° "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" : op internationaal gebied weerspiegelde beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening.
	“3° internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart: de bronnen van een scheepvaartrecht opgenomen in paragraaf 1, bepalingen 6°, 9°, 10°, 12°, 15°, 16°, 18°, 19°, 20°, 27°, 28°, 30°, 31°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 40°, 41°, 42°, 43°, 45°, 46°, 51°, 52°, 53°, 54°, 55°, 56°, 57°, 58°, 61°, 62°, 63°, 65°, 66° en 67°”.
Art. 1.1.1.3. Schepen	Art. 1.1.1.3. Schepen
11° "pleziervaartuijg" : elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;	11° "pleziervaartuijg" : elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers en schepen die bestemd of gewoonlijk gebruikt worden voor bedrijfs- of beroepsmatige visserij;
....	
	26° vissersvaartuijg: een zeeschip dat bestemd of gewoonlijk bedrijfs- of beroepsmatige gebruikt wordt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee
Art. 2.1.1.3. Opvarenden	Art. 2.1.1.3. Opvarenden
In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en,	In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en,

behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :	behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :
1° "gezagvoerder" : elke persoon aan wie het bevel over het zeeschip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert	1° "gezagvoerder" : elke persoon aan wie het bevel over het zeeschip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert
2° "kapitein" : de gezagvoerder van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip bestemd of gewoonlijk gebruikt voor visserij of niet bedrijfs- of beroepsmatige pleziervaart;	2° "kapitein" : de gezagvoerder van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip bestemd of gewoonlijk gebruikt voor visserij of niet bedrijfs- of beroepsmatige pleziervaart;
Art. 2.2.6.20. Opheffing	Art. 2.2.6.20. Opheffing
Onverminderd de toepassing van het VN-zeerechtenverdrag, verleent de beslagrechter binnen wiens rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, opheffing van het beslag, wanneer voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld of in geval van kantonnement, behalve ingeval het beslag werd gelegd ter zake van een zeevordering bedoeld onder o) of p) van artikel 2.2.6.1, 1°. In dat geval kan de beslagrechter de bezitter van het schip, wanneer deze voldoende borgtocht of andere zekerheid stelt, toestaan de exploitatie van het schip voort te zetten of kan hij het beheer van dat schip tijdens de duur van het beslag regelen.	Onverminderd de toepassing van het VN-zeerechtenverdrag, verleent de beslagrechter binnen wiens rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, opheffing van het beslag, wanneer voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld of in geval van kantonnement, behalve ingeval het beslag werd gelegd ter zake van een zeevordering bedoeld onder o) of p) van artikel 2.2.6.1, 1°. In dat geval kan de beslagrechter de bezitter van het schip, wanneer deze voldoende borgtocht of andere zekerheid stelt, toestaan de exploitatie van het schip voort te zetten of kan hij het beheer van dat schip tijdens de duur van het beslag regelen.
Bij gebreke van overeenstemming tussen partijen over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid stelt de beslagrechter de aard en het bedrag daarvan vast, en desgevallend de voorwaarden.	Bij gebreke van overeenstemming tussen partijen over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid stelt de beslagrechter de aard en het bedrag daarvan vast, en desgevallend de voorwaarden.
Het verzoek tot opheffing van het beslag tegen een zodanige zekerheidstelling kan niet worden uitgelegd als een erkenning van aansprakelijkheid en evenmin als een afstand van het voordeel van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.	Het verzoek tot opheffing van het beslag tegen een zodanige zekerheidstelling kan niet worden uitgelegd als een erkenning van aansprakelijkheid en evenmin als een afstand van het voordeel van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.
	De borgtocht of zekerheid bedoeld in het eerste lid kan worden gesteld door middel van:
	1° het storten van een geldsom die geconsigneerd wordt bij de Deposito- en Consignatiekas overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito- en Consignatiekas;
	2° een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank;
	3° een getekende garantie verleend door een lid van de "International Group of

	Protection and Indemnity Clubs” en die aanvaard wordt door de beslaglegger.
Art. 2.3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder	Art. 2.3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder
§ 1. De scheepseigenaar staat in voor:	§ 1. De scheepseigenaar staat in voor:
1° de verbintenissen die door de kapitein zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij :	1° de verbintenissen die door de kapitein zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij :
a) de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, van wie tegelijktijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; hetzij	a) de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, van wie tegelijktijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; hetzij
b) de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;	b) de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;
2° de cognossementen die worden uitgegeven door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat :	2° de verbintenissen die worden aangegaan door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat :
a) deze persoon onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij	a) deze persoon onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij
b) het betrokken cognossement onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij	b) de betrokken verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij
c) noch hijzelf, noch de reder van het betrokken cognossement op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.	c) noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.
Art. 2.4.5.3. Scheepvaarttuchtvergrijpen	Art. 2.4.5.3. Scheepvaarttuchtvergrijpen
Het is de schepelingen verboden zich schuldig te maken aan de volgende scheepvaarttuchtvergrijpen :	Het is de schepelingen verboden zich schuldig te maken aan de volgende scheepvaarttuchtvergrijpen :
1° gewone ongehoorzaamheid;	1° gewone ongehoorzaamheid;
.....	
5° dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder rustverstoring;	5° dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder rustverstoring;
Art. 2.4.5.4. Dronkenschap met rustverstoring	Art. 2.4.5.4. Dronkenschap met rustverstoring
Het is eenieder verboden zich aan boord of tijdens de dienst te bevinden in een staat van dronkenschap en een soortgelijke staat	Het is eenieder verboden zich aan boord of tijdens de dienst te bevinden in een staat van dronkenschap en een

veroorzaakt door het gebruik van verdovende middelen of geneesmiddelen en daardoor de rust te verstoren.	soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende middelen of geneesmiddelen en daardoor de rust te verstoren.
Art. 2.6.2.25.Recht op aflevering	Art. 2.6.2.25.Recht op aflevering
....	
§ 3. Ingeval geen vervoersdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de cognossement.	§ 3. Ingeval geen vervoersdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de vervoersovereenkomst .
Art. 2.6.2.30.Vertraging	Art. 2.6.2.30.Vertraging
§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging. Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.	§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging. Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.
Art. 2.7.7.11. De FOSO-bijdrage	Art. 2.7.7.11. De FOSO-bijdrage
....	...
§ 5. De FOSO is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3.	§5.De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3. Bij de inning boekt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer deze bedragen onmiddellijk op het begrotingsfonds "Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen" zoals bedoeld in rubriek 33 van de tabel bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen."
De FOSO zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in het eerste lid aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 oktober van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is. De bijdrage is uitvoerbaar binnen 30 dagen na het verzenden van de aanslag door de FOSO.	De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in paragraaf 2 aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 februari van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is. De bijdrage is uitvoerbaar binnen dertig dagen na het verzenden van de aanslag door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
	De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in paragraaf 3 aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 oktober van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is.
Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in paragraaf 3 kan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit met het betrokken havenbestuur een samenwerkingsovereenkomst sluiten.	Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in paragraaf 3 kan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit met het betrokken havenbestuur een samenwerkingsovereenkomst sluiten.

	§ 5/1. Beroep tegen de aanslag kan worden ingediend binnen de 30 dagen na het verzenden van de aanslag via aangetekend schrijven bij de FOSO. Het beroep schorst de betaling van de dat gedeelte van de aanslag waar er beroep voor aangetekend is. De FOSO stelt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hiervan onmiddellijk in kennis.
	De FOSO beslist binnen de 30 dagen na ontvangst van het beroep en deelt deze mee aan de betrokkene en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
	“Art. 4.1.1.8. Administratieve maatregel
	Het bestraffen van feiten die bestraft kunnen worden met het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip moet gebeuren overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.
Art. 4.1.2.6. Inbreuk op de artikel en 2.2.3.1 tot [1 2.2.3.16]1, 4.2.1.28 of 4.2.4.1	Art. 4.1.2.6. Inbreuk op de artikel en 2.2.3.1 tot [1 2.2.3.16]1, 4.2.1.28 of 4.2.4.1
§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :	§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :
.....	
	§ 1/1. In afwijking van paragraaf 1 wordt bestraft met sanctie van niveau 3 de kapitein of de scheepseigenaar die het artikel 2.2.3.9., 1°, f) of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.
Art. 4.1.2.8/2. Inbreuken op internationale verdragen	Art. 4.1.2.8/2. Inbreuken op internationale verdragen
Rekening houdend met de internationale voorschriften wordt bestraft met een sanctie van niveau 5 eenieder die, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is, het LL-Verdrag, SOLAS-Verdrag, MARPOL-Verdrag, BWM-verdrag STCW-verdrag, TMC-Verdrag, MLC-Verdrag en AFS-Verdrag overtreedt. Indien voor deze inbreuken een specifieke sanctie is opgenomen in dit wetboek of in een andere wet, heeft deze specifieke sanctie voorrang op dit artikel.	Rekening houdend met de internationale voorschriften wordt bestraft met een sanctie van niveau 5 eenieder die internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart overtreedt. Indien voor deze inbreuken een specifieke sanctie is opgenomen in dit wetboek of in een andere wet, heeft deze specifieke sanctie voorrang op dit artikel.
	“Art. 4.1.2.8/3. Drugs- en Alcohol

	§ 1. Onderstaande sancties zijn van toepassing op:
	1° Belgische zeeschepen, met uitzondering van Belgisch zeeschepen die zich bevinden in de Belgische binnenwateren;
	2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2., met uitzondering van pleziervaartuigen die zich bevinden in de Belgisch binnenwateren;
	3° zeeschepen en pleziervaartuigen die opereren in Belgische maritieme zones;
	4° zeeschepen en pleziervaartuigen die vertrekken vanuit België naar de Belgische maritieme zones;
	5° zeeschepen en pleziervaartuigen die vanuit maritieme zones aankomen in België.
	§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft
	1° iedereen die vaart, een bestuurder begeleidt met het oog op scholing of actief dienst doet op een schip;
	2° iedereen die op het punt staat te varen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip;
	wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft.
	§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft
	1° iedereen die vaart, een bestuurder begeleidt met het oog op scholing of actief dienst doet op een schip;
	2° iedereen die op het punt staat te varen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip;
	wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet, de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft, wanneer de speekselanalyse de

	aanwezigheid aantoon van de hieronder vermelde stoffen en waarvan het gehalte gelijk is aan of hoger is dan de hieronder vermelde gehalten:	
	Stof	Gehalte (ng/ml)
	Delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	10
	Amfetamine	25
	Methyleendioxymethylamfetamine (MDMA)	25
	Morfine (vrij) of 6-acetylmorfine	5
	Cocaïne of Benzoyllecgonine	10
	of wanneer de bloedanalyse de aanwezigheid aantoon van de hieronder vermelde stoffen en waarvan het gehalte gelijk is aan of hoger is dan de hieronder vermelde gehalten:	
	Stof	Gehalte (ng/ml)
	Delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	1
	Amfetamine	25
	Methyleendioxymethylamfetamine (MDMA)	25
	Morfine (vrij) of 6-acetylmorfine	10
	Cocaïne of Benzoyllecgonine	10
	3° iedereen die geweigerd heeft zich te onderwerpen aan de ademtest of aan de ademanalyse, of, zonder wettige reden, geweigerd heeft de bloedproef te laten nemen;	
	4° iedereen die het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan ze houder is, niet heeft afgegeven, of het schip heeft bestuurd, een bestuurder begeleidt met het oog op scholing of actief dienst doen op een schip wanneer dit verboden is.	

	§.4 De personen die door de Koning zijn belast met het toezicht kunnen het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is inhouden overeenkomstig de door de Koning bepaalde duur waarvoor het verboden is om het schip te besturen, een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip. De Koning bepaalt de wijze waarop de vaststellingen moeten gebeuren.
	§ 5. De voorgaande sancties kunnen worden aangevuld met het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip voor een duur van een maand en ten hoogste vijf jaar of levenslang. Het brevet, vaarbevoegdheidsbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan de betrokkene houder is, moet gedurende die periode worden afgegeven bij de scheepvaartpolitie.
	De voorgaande sancties kunnen worden aangevuld met de vereiste dat er een medisch certificaat wordt voorgelegd om de geschiktheid aan te tonen om een schip te besturen, een persoon te begeleiden met het oog op scholing of actief dienst te doen op een schip.
	§ 6. Het verval van het recht tot besturen, het recht om een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing of het recht om actief dienst te doen op een schip wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid wordt opgelegd als de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden om een vaartuig te besturen naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van dit artikel.
	De duur van het verval van het recht tot sturen is afhankelijk van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is om een schip te besturen.
	§ 7 Behalve dan bij samenloop wordt er voor bovenstaande inbreuken geen gevangenisstraf opgelegd.
Art. 4.1.2.16. Inbreuk op artikel 2.4.5.4	Art. 4.1.2.16. Inbreuk op artikel 2.4.5.4

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.4 overtreedt. Ten aanzien van de gezagvoerder die de inbreuk begaat gedurende de tijd dat hij belast is met het voeren van het schip, wordt het bedrag van de minimale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.	Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.4 overtreedt. Ten aanzien van de gezagvoerder die de inbreuk begaat gedurende de tijd dat hij belast is met het voeren van het schip, wordt het bedrag van de minimale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.
Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden	Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden
§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :	§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :
1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen;	1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen en desbetreffende uitvoeringsbesluiten;
....	...
3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politiemaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;	3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politiemaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;
Art. 5.2.1.1. Inschrijvingsplicht	Art. 5.2.1.1. Inschrijvingsplicht
Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt, moet ingeschreven zijn en beschikken over een van de volgende documenten:	Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt, moet ingeschreven zijn en beschikken over een van de volgende documenten:
1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 5.2.1.3;	1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 5.2.1.3;
2° een bewijs van inschrijving afgegeven door de overheid van een ander land	2° een bewijs van inschrijving afgegeven door de overheid van een ander land, tenzij de overheid van dat ander land het gebruik ervan beperkt tot zijn eigen nationale wateren.
BASISTEKST van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP

De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en de exploitanten van de schepen onder vreemde vlag diene havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge verschuldigd is als deelneming in de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen	“ 1° De jaarlijkse bijdragen zoals bedoeld in artikel 2.7.7.11. van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
	2° de terugbetalingen van kosten gemaakt door de FOSO of de personeelsleden van de FOSO;
	3° de vergoeding van de kosten bedoeld in artikel 2.7.7.9., § 5, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.”;
de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen	de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in Hoofdstuk 7 van Titel 7 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek
BASISTEKST van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen	TEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP
HOOFDSTUK 2. - Aanstelling van een regeringscommissaris en een plaatsvervangend regeringscommissaris bij het Fonds voor Bestaanszekerheid "Zeevisserijfondsen"	HOOFDSTUK 2. - Aanstelling van een regeringscommissaris en een plaatsvervangend regeringscommissaris bij het Fonds voor Bestaanszekerheid "Zeevisserijfondsen" en bij de vereniging zonder winstoogmerk Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS VZW)
Art. 112. Een regeringscommissaris en een plaatsvervangend regeringscommissaris worden aangesteld bij het Fonds voor Bestaanszekerheid "Zeevisserijfondsen" opgericht bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 29 augustus 1986, gesloten in het Paritair Comité voor de zeevisserij, tot oprichting van een fonds voor bestaanszekerheid, Zeevisserijfondsen genaamd, en tot vaststelling van zijn statuten. Deze regeringscommissaris oefent controle uit op het beheer en de aanwending van de	Art. 112. Een regeringscommissaris en een plaatsvervangend regeringscommissaris worden aangesteld bij het Fonds voor Bestaanszekerheid "Zeevisserijfondsen" zoals opgericht bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 9 juni 2011 tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevisserijfondsen met als nummer 108594/CO/143 en zoals gewijzigd bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 28 april 2017 tot wijziging van de statuten van het Zeevisserijfondsen met als nummer

federale overheidsmiddelen die de werkgevers krachtens artikel 275.4 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen aan dit fonds storten. De Koning bepaalt de opdracht, de bevoegdheid, het statuut en de werkingsmodaliteiten van de regeringscommissaris.	139632/CO/143. Deze regeringscommissaris oefent controle uit op het beheer en de aanwending van de federale overheidsmiddelen die de werkgevers krachtens artikel 275.4 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen aan dit fonds storten. De Koning bepaalt de opdracht, de bevoegdheid, het statuut en de werkingsmodaliteiten van de regeringscommissaris.
	Een regeringscommissaris en een plaatsvervangend regeringscommissaris worden aangesteld bij de vereniging zonder winstoogmerk Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie (OVIS VZW), opgericht bij akte op 12 oktober 2017. Deze regeringscommissaris oefent controle uit op het beheer en de aanwending van de federale overheidsmiddelen die de werkgevers krachtens artikel 275.4 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen via het hierboven vermelde Zeevisserijfonds aan deze VZW storten. De Koning bepaalt de opdracht, de bevoegdheid, het statuut en de werkingsmodaliteiten van de regeringscommissaris